Die Brennpunkte der Eisenbahnfra... und deren ...

Arthur von Mayer

Digitized by Google

Library

of the

University of Wisconsin

PURCHASED WITH THE
HILL RAILWAY LIBRARY FUND
A GIFT FROM
JAMES J. HILL
ST. PAUL

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Die

Brennpunkte der Eisenbahnfrage

und deren sachgemäße Lösung.

Regeneration der Eisenbahn-Verwaltungen.

Reorganisation des Eisenbahn-Betriebes.

Reform der Eisenbahn-Tarife.

Gemeinverständlich bearbeitet

von

Arthur von Mayer

Eisenbahn-Stationsvorsteher I. Kl. a. D.

und Verfasser der

Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen.

NW. 5. Berlin 1891.

August Gramsch, Verlagsbuchhandlung.

Digitized by Google

Nachdruck verboten! Uebersetzungsrecht vorbehalten!

Digitized by Google

128385
APR 19 1909
HJP47
M45

Vorwort.

Mit dem im Vorwort meiner unlängst erschienenen „Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen“ zum Ausdruck gebrachten Wehruf über die Gleichgültigkeit selbst des gebildeten Theils vom Publikum gegen Alles betreffs der Eisenbahnen, was nicht die eigene Tasche berührt, vereinigt sich die eherne Stimme der Todtenglocken von Kirchlengern, Mönchenstein, Eggolsheim, Saint Mande und Zollikofen und ruft Allen, die es angeht, den Ressortchefs, den Eisenbahnbeamten und den gesetzgebenden Körperschaften aller Völker ihr zürnendes „Bis hierher und nicht weiter“ zu! Gegen das Dogma der Unfehlbarkeit erprobter, gottbegnadeter Kirchenfürsten auf dem Stuhl Petri erhob sich eine Welt in geistigen Waffen — die Machthaber der nächst der Kirche mächtigsten Institution der Gegenwart aber, der Eisenbahnen, welchen durch die vom Herrn der Welten als Mahnruf zugelassenen, Todesgrauen erzeugenden Unglücksfälle neuester Zeit das Zeichen gröbster Fehlbarkeit aufgedrückt ist, dürfen sich ungestört sonnen in ihrem aus dem Studium der Juristerei herüber gebrachten Gefühl unantastbarer Unfehlbarkeit.

Nicht faule Schwellen, nicht verrostete Schienennägel tragen die Schuld an jenen grausigen Ereignissen, nicht Stationsbeamte, Bahnmeister, Locomotivführer oder Bahnwärter werden Gott und den unglücklichen Opfern jener dereinst Rechenschaft zu geben haben, sondern diejenigen, welche berufen waren, aber unterließen, das faule verrostete System der Bahnverwaltungen zu brechen!

In meinem bereits citirten eisenbahn-wissenschaftlichen Werk prophezeite ich den heutigen Eisenbahnverwaltungen eine Explosion von innen

Digitized by Google

heraus seitens der Eisenbahn-Beamtenheere, welche, unter der Knechtschaft verblendeter Oberer leidend, vergeblich ringen, die ihnen mit Leib und Leben anvertrauten Reisenden durch die Gefährnisse des Eisenbahnbetriebes hindurch zu leiten. Solche in Aussicht gestellte Explosion ist aber überholt durch jene grausigen Unglücksfälle neuester Zeit, denn diese reden eine so gewaltige Sprache, daß nun doch wohl der Zeitpunkt gekommen ist, von außen her, und sei es aus den berufenen Kreisen des Volks heraus, Wandel zu fordern. In diesem Gefühl, welches sich einem trotz strengster Loyalität immer mehr und mehr aufdrängt, wollen wir nachstehend für Alle verständlich erörtern, was geschehen muß, um die Eisenbahnen aus dem Stadium eines halsbrecherischen Transportmittels wieder zurück zu führen zu einem geordneten Träger aller Volkswohlfahrt.

Diese Abhandlung ist für Alle geschrieben, für Regierende und Regierte, möge sie in dem Herzen Aller und in dem Gewissen der Berufenen Wiederhall finden, auf daß die Todtenglocken von Zollikofen einläuten das Ostern der Eisenbahnen!

Berlin, im August 1891.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Bei keiner Institution der Gegenwart sind Staat und Volk, soweit Ersterer im eigenen Besitz von Bahnen ist, gleichzeitig so sehr interessirt wie bei den Eisenbahnen; Beide sind es in gleicher Weise betreffs der Sicherheit des Betriebes und betreffs der Wirkungen der Eisenbahnen auf volkswirthschaftlichem Gebiet, Beide in scheinbar entgegengesetzter Richtung betreffs des Tarifwesens, und außerdem der Staat noch besonders bezüglich der strategischen Bedeutung der Eisenbahnen. Der letztere Gesichtspunkt ist bei dem hier gestellten Thema gänzlich auszuscheiden, volkswirthschaftliche Interessen und Tarifwesen greifen so innig ineinander, daß wir diese beiden Gesichtspunkte auf das, der großen Masse des Volks geläufigere Tarifwesen zusammen fassen können, und so haben wir es hier nur noch mit diesem und mit der Betriebssicherheit der Eisenbahnen zu thun.

Den Eingeweihten ist es schon lange kein Geheimniß mehr, daß in der Eisenbahnverwaltung Vieles nicht ist, wie es sein soll; nach außen hin äußert sich dies hier und da durch Betriebsunfälle, durch Unglücksfälle, sowie durch Unzuträglichkeiten im Personen- und Güterverkehr.

Daß bei den Gefährnissen des Eisenbahnbetriebes und dem immer mehr anwachsenden Verkehr einerseits sowie bei den der menschlichen Natur nun einmal anhaftenden Irrungen andererseits Unfälle nie ganz zu vermeiden sein werden, ist selbstredend; die in neuerer Zeit über Gebühr häufigen Betriebsunfälle und die in erschreckender Weise sich mehrenden, Grauen und Angst verbreitenden wirklichen Unglücksfälle aber lassen es offenkundig werden, daß die Schäden in der Eisenbahnverwaltung einen Umfang erreicht haben, wo Abhülfe geschaffen werden muß.

Die Unzuträglichkeiten im Personen- und Güterverkehr äußern sich im Tarifwesen und im Mangel an Wagen und Locomotiven.

Betreffs des Tarifwesens haben sich schon seit Jahren einzelne Personen zu Vorfechtern vermeintlich berechtigter Ansprüche seitens des Publikums aufgeworfen. Den Bahnverwaltungen muß es hierbei als großer Fehler angerechnet werden, daß sie — anstatt zu belehren — diese Reformbestrebungen gänzlich ignorirt haben; denjenigen einzelnen Fachmännern aus dem Kreise der Bahnverwaltungen aber, welche in Wort

Digitized by Google

und Schrift gegen jene Bestrebungen Stellung genommen, ist der noch größere Vorwurf zu machen, daß sie diese hochwichtigen Fragen in geradezu frivoler Art behandelt haben. Die Folge von diesen Fehlern ist, daß jene Bestrebungen sich jetzt in brüsken Forderungen äußern, deren Erfüllung nach den gegenwärtigen Verhältnissen der Eisenbahnen einfach unmöglich ist, und daß die allein möglichen Erleichterungen auf dem Gebiet der Tarife, welche bei rechtzeitiger Stellungnahme der Bahnverwaltungen dankenswerth entgegen genommen worden wären, jetzt kaum noch bei den durch die Vorfechter irre geleiteten Massen Anerkennung finden und die stürmischen Bestrebungen schweigen machen werden.

Der Mangel an Betriebsmitteln, welcher in gewissen Verkehrsperioden alljährlich sich bemerkbar macht, hat seinen Grund darin, daß die Bahnverwaltungen, in falschem Bestreben billigster Wirthschaft, betreffs Vermehrung der Betriebsmittel mit dem Anwachsen des Verkehrs und mit der Zunahme der Leistungsfähigkeit der großen Industriebezirke nicht Schritt halten, sowie darin, daß sie in der Sucht, zu sparen, schlechtes Schmiermaterial verwenden, denn hierdurch werden die Betriebsmittel über Gebühr häufig reparaturbedürftig, stehen, weil die Werkstätten solchen erhöhten Leistungen nicht gewachsen sind, ungebührlich lange in Reparatur und bleiben dementsprechend dem Betriebe entzogen. Weiter ist der Wagenmangel auf die ungenügende Circulation des Wagenparks und auf die Wirrnisse in den großen Rangirbahnhöfen zurück zu führen. Von den gewiß zahlreichen Klagen kleinerer Stationen über diese Unzuträglichkeiten dringt nichts in die Oeffentlichkeit, sonst würden wohl schon bei diesen gewaltige Zahlen mangelnder Wagen zu constatiren sein; am handgreiflichsten aber treten diese Unzuträglichkeiten in den großen Kohlen- und Industriebezirken an der Ruhr und in Oberschlesien zu Tage. Betreffs des Winters 1890/91 äußerte sich die Generalversammlung des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen zu diesem Punkt, wie folgt: „Jahre lang hat die Industrie darauf hingewiesen, daß das rollende Material, Locomotiven und Wagen, vermehrt werden müsse; man hat aber diesen Mahnungen gegenüber ein verschlossenes Ohr gefunden. Thatsache ist, daß im heurigen Winter das rollende Material in keiner Weise ausgereicht hat, und auf den Mangel an Locomotiven wohl die Wirrnisse auf den Rangirbahnhöfen zurück zu führen sind, wo man die festgefahrenen Wagen nicht zur rechten Zeit auseinander bringen konnte. Welche wirthschaftlichen Schädigungen aber dadurch herbeigeführt sind, ergeben folgende ziffermäßige Daten. Am 21. Januar haben bei den Ruhrzechen 4773 Doppelwagen und am 22. Januar 4560 solcher, in zwei Tagen also 9333 Doppelwagen gefehlt.

Digitized by Google

Schon bei einem natürlich viel zu niedrig gegriffenen Frachtsatz von 10 Mk. pro Doppelwagen ist der Bahnverwaltung also an zwei Tagen bei den Ruhrzechen allein ein Frachtausfall von 93 330 Mk. entstanden. Berechnet man bloß nach diesem selben Satz die an den anderen Tagen des Dezember und Januar an der Ruhr, in Oberschlesien u. s. w. entstandenen Frachtausfälle, so kommen Millionen heraus, welche bei Weitem den Zinssatz für dasjenige Capital übersteigen, welches man für die Neubeschaffung von Locomotiven und Wagen hätte anlegen sollen, auch wenn man das rollende Material zeitweise überflüssig gehabt hätte. Der Ertrag der Bahnen wäre dadurch nicht vermindert, im Gegentheil, er wäre erhöht worden. Daß dieser Wagenmangel und der damit für die Bahnverwaltung in Zusammenhang stehende Einnahme-Ausfall andauerte, erhellt daraus, daß wiederum an der Ruhr allein am 29. Januar 3584 Doppelwagen und am 30. Januar 3816 solcher, innerhalb zwei Tagen also wieder 7400 Doppelwagen gefehlt haben und der Bahnverwaltung abermals nach obigem viel zu niedrigen Frachtsatz schon 74 000 Mk. verloren gegangen sind. Durch Nichtgestellung der 9333 Doppelwagen am 21. und 22. Januar 1891 aber ist den Zechen an diesen beiden Tagen allein ein Ausfall an Kohlenlieferungen von 1 866 600 Centnern erwachsen. Welche Lohnverluste aus diesen Unzuträglichkeiten und den wirthschaftlich unverantwortlich falschen Principien endlich für die Arbeiter resultiren, zeigt die Berechnung einer Gelsenkirchener Zeche, welche bei einem Förderausfall von 10 355 Tonnen Kohlen und 2155 Tonnen Coaks den Lohnverlust ihrer Belegschaft buchmäßig auf 39 364 Mk. angiebt, die Gesammtverluste an Lohn aber beziffern sich bei den Ruhrzechen auf über 1 000 000 Mk. Es liegen Nachweisungen von 24 Gewerkschaften und 3 größeren Gesellschaften vor, inhaltlich welcher sich bei diesen allein der Förderausfall im November und Dezember 1890 und bis zum 20. Januar 1891 auf 287 456 Tonnen in einem Werth von 997 399 Mk. stellte. Diese Unzuträglichkeiten übertragen sich selbstredend auf alle Kohlen consumirenden Werke, in erster Linie auf diejenigen der Eisen- und Stahlindustrie. Dieselben waren gezwungen, falls sie nicht ganz zum Stilliegen kommen wollten, trotz der vielfach großen Vorräthe, Kohlen zu wesentlich höheren Preisen bei Händlern zu kaufen. Durch die Unregelmäßigkeit der Zusendungen wurden die Productionen verlangsamt, der Atmosphärendruck in den Kesseln geringer u. s. w. und dadurch die Lohnsätze im Verhältniß zum Fertigfabrikat selbstverständlich höher. Der Schaden, welcher dadurch wieder den Werken der Eisen- und Stahlindustrie erwachsen ist, wird von größeren solchen auf je 100 000 bis 150 000 Mk. angegeben." — So weit die Ausführungen des oben erwähnten Vereins, welche wir hier

Digitized by Google

nahezu wörtlich aufgenommen haben, weil sie ziffermäßig beweisen, wie innig die Eisenbahnverwaltungen mit Industrie und Handel verwachsen sind, und wie die Sünden der Ersteren sich auf die beiden Letzteren, auf die gesammte Volkswirthschaft, auf die gesammte Volkswohlfahrt übertragen. Der Mangel an Wagen allein hat für die Eisenbahnverwaltung erhebliche Einnahme-Ausfälle, für Kohlenzechen bedeutende Ausfälle am Förderquantum und an Einnahmen, für die Kohlenconsumenten Beeinträchtigung und Vertheuerung ihrer Betriebe und Fabrikate, für die Bergleute und Arbeiter aber erhebliche Lohnausfälle zur Folge; für den kleinen Gewerbtreibenden, welcher von Bergleuten und Arbeitern lebt, erbringt dies Niedergang im Geschäft und Bankerott — kurz, aus der einen einzigen, hier in Rede stehenden Unterlassungssünde der Eisenbahnverwaltungen gehen Millionen und aber Millionen des Nationalvermögens verloren, die Steuerkraft des Landes wird gerade in den ergiebigsten Bezirken unterbunden, während umgekehrt rechtzeitige Vermehrung der Betriebsmittel diese Schäden nicht allein fortfallen machen, Handel und Industrie mittelbar fördern und beleben, sondern der Industrie unmittelbar auch neue Arbeit schaffen würde.

Zu dem Kapitel der Wirrnisse auf den großen Rangirbahnhöfen, welche, wie schon gesagt, an dem beklagenswerthen Wagenmangel gleichfalls Theil haben, giebt uns die schlichte Zuschrift von Locomotiv- und Fahrbeamten aus dem Ruhrrevier einen nicht zu unterschätzenden Beweis. „Hiernach kommt es in der Winterperiode tagtäglich vor, daß Personale des Morgens wie des Abends in den Dienst treten und des anderen Morgens noch nicht aus dem Bahnhof gefahren sind. So kommt es, daß die Bahnhöfe über und über von beladenen Wagen überfüllt sind, die keinen Abgang finden, und daß die Zechen vielfach feiern müssen, weil Zustellung von leeren Wagen und Abholen der beladenen nicht erfolgen kann. Welch ein enormer Schaden für den Staat, für Gewerke und Arbeiter! Was könnten diese Wagen, wenn sie rechtzeitig zur Behandlung kämen, in der so verlorenen Zeit schon wieder Alles verdient haben! Dadurch kommt es denn aber auch, daß die armen Zugpersonale Tag und Nacht, mit durchschnittlich 20 bis 32 Stunden, im Dienst sind, und ihnen dann noch zugemuthet wird, in 5, 7 oder 8 Stunden schon wieder in den Dienst zu treten.“ — Ist dies auch ein aus persönlichem Interesse der Beamten ergangener Nothruf, so hat er für die Oeffentlichkeit noch eine viel schwerer wiegende Bedeutung; denn wie soll derartig übermüdetes Personal, und ganz besonders das Locomotivpersonal, seinen überaus verantwortlichen Dienst leisten, ohne Unfälle und Unglücksfälle zu verursachen?! Solche Verhältnisse lassen es vielmehr als geradezu wunderbar erscheinen,

Digitized by Google

daß die Zahl der Unglücksfälle nicht noch eine erheblich höhere als bereits in Wirklichkeit ist.

Wo liegt nun der Urgrund zu diesen und allen anderen Schäden auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens?

Bei der innerhalb Deutschlands erdrückend dominirenden Stellung der Staatseisenbahnen kommen räumlich und wesentlich überhaupt nur diese zur Sprache, denn die wenigen großen und noch mehr die räumlich unbedeutenden Privatbahnen sind von der Stellungnahme der Staatsbahnverwaltungen durchaus abhängig. Nun haben sich aber die Letzteren gegenwärtig zum weitaus größten Theil zu nur vervollkommneten Transportmitteln und zu Erwerbsanstalten für die Staaten degradirt; den letzteren Gesichtspunkt haben sie fälschlich als Hauptzweck verfolgt und dadurch den wahren Hauptzweck der Staatsbahnen, auf volkswirthschaftlichem Gebiet fördernd und belebend zu wirken, aus den Augen verloren. In dem Bestreben höchster Reineinnahmen zu Nutzen der allgemeinen Verwaltung und aus Furcht vor etwaigen zeitweiligen Ausfällen solcher haben sie weder Tarife noch Wagenparks den Bedürfnissen des Landes und der Leistungsfähigkeit der großen Industriebezirke angepaßt gehalten. Sie haben hohe eigene Reineinnahmen erzielt, Handel und Industrie aber geschädigt und damit die Steuerkraft des Landes in ihrer Entwickelung aufgehalten. Diese Uebelstände und die noch packenderen Schäden, die häufigen Betriebsunfälle und geradezu furchtbaren Unglücksfälle neuerer Zeit, sind auf die Fehler in der Organisation der Staatsbahnverwaltungen, auf die Büreaukratie in dieser und darauf zurück zu führen, daß sie gerade in den leitenden maßgebenden Stellen keine eigentlichen Berufsbeamten haben. Den Betriebs- und Expeditionsbeamten fehlt mangels größerer allgemeiner wissenschaftlicher Bildung der weitere Blick, den Oberbeamten fehlt Berufsbildung und praktische Erfahrung, den subalternen Büreaubeamten aber sogar Beides. Dazu kommt noch die unglückliche, einheitliches Handeln hindernde, ja geradezu ein Gegeneinanderarbeiten verursachende Eifersüchtelei zwischen Juristen und Technikern, zwischen Büreau- und Betriebsbeamten. Der Jurist bringt einerseits aus seinem Studium bezw. aus der Justizcarriere das Gefühl unantastbarer Unfehlbarkeit mit, und andererseits fehlt ihm das Bewußtsein alleiniger, eigener, endgültiger Verantwortlichkeit — das Erstere aber verletzt Mitarbeiter und Untergebene, das Letztere ist bei der Eisenbahnverwaltung falsch und trägt die schlimmsten Folgen, denn hier ist nicht immer Zeit und Möglichkeit vorhanden, daß eine höhere Instanz die Fehler der unteren corrigiren und in ihren Folgen beseitigen kann. Der Techniker, schon an sich auch mit einem guten Theil Selbstbewußtsein ausgestattet, ist durch die thatsächliche Zurücksetzung

Digitized by Google

in der Eisenbahnverwaltung mißmuthig, während bei dem schweren verantwortungsvollen Eisenbahndienst ungetrübte, liebevolle Hingabe zum Beruf erstes Erforderniß ist. Beiden Theilen gemeinsam aber geht die wirkliche Berufsvorbildung, die Kenntniß des wichtigsten, des unteren Eisenbahndienstes und damit die Fähigkeit ab, richtig und sachgemäß dirigiren und leiten und in die große empfindsame Maschinerie des Eisenbahnbetriebes mit gutem Erfolg eingreifen zu können. Der subalterne Büreaubeamte eignet sich, durch tägliches Beispiel verleitet, die ungehörige Ueberhebung der Oberbeamten an; vom eigentlichen Eisenbahn-, dem Betriebsdienst versteht er ebenso wenig wie der Jurist; um seine Unwissenheit zu verdecken, schöpft er aus alten vergilbten Acten, kostbare Zeit mit Suchen nach „ähnlichen" Fällen vergeudend; frühere Fehler werden wiederholt, und was früher richtig gewesen, kann jetzt noch dazu längst falsch sein. Der nur ungenügend orientirte Oberbeamte unterzeichnet die Verfügungsentwürfe, falsche oder wenig sachgemäße Verfügungen kommen an Stationen und Expeditionen, Unzuträglichkeiten treten ein, oder die ausführenden Beamten werden mißmuthig, ignoriren oder remonstriren und verlieren die Berufsachtung vor ihren Vorgesetzten, oder die Verfügungen werden, was fast noch schlimmer, so unbestimmt abgefaßt, daß der ausführende Beamte sich dieselben nach seinem Dafürhalten deuten kann. Der Betriebs- und Expeditionsbeamte endlich, der einzige wirkliche Berufsbeamte der jetzigen Eisenbahnverwaltung, leidet unter der unangebrachten Ueberhebung von Jurist und Techniker, unter der ungehörigen Arroganz subalterner Büreaubeamten; sein Dienstbereich wird oft der Schauplatz, auf welchem die Eifersüchteleien jener zu folgenschwerem Austrag kommen, er wird seinem besseren Bewußtsein zuwider zum Mantelträger oder läßt die feindlichen Gewalten auf seinem Gebiet zusammen stoßen, und nicht selten wird er unter den Trümmern begraben. Die schärfste Illustration des inneren Wesens der heutigen Eisenbahnverwaltung kann Verfasser aus seiner eigenen Dienstpraxis geben. Bei seiner Ausbildung zum Eisenbahncontroleur wurde ihm von seinem Instructor, einem alten ergrauten Controleur, als Wahl- und Wahrspruch auf den Weg gegeben: „s' ist Alles Blake, nur den Beamten imponiren!" — Und dies bei derjenigen Institution, welcher innerhalb Deutschlands täglich Leib und Leben von rund 1 000 000 Reisenden anvertraut ist, und der die erste Stelle auf volkswirthschaftlichem Gebiet gehört! — Eine andere drastische Illustration über die Beamten- und Dienstverhältnisse in der Eisenbahnverwaltung bringt aus Veranlassung des Eggolsheimer Unglücksfalles ein als Journalist thätiger geistlicher Herr, der Pfarrer Ratzinger aus Bayern. Derselbe schreibt: „Das Ueberwuchern der einseitigen Büreaukratie führt überall in

Digitized by Google

der Welt zu ernstlichen Mißständen. Am schlimmsten steht es in dieser Hinsicht bei unseren Eisenbahnbehörden. Oben wimmelt es von Inspectoren und Oberinspectoren, von Generaldirectionsräthen, von Oberdirectionsräthen und Directoren. Schließlich mußte dieses auch noch einen Präsidenten bringen. So viel hohe Beamte sind vorhanden, daß notorisch Beamte der Generaldirection nur in das Büreau kommen, um zu constatiren, daß für sie keine Arbeit da sei. Es werden die Zeitungen gelesen und dann sofort der tägliche Spaziergang angetreten. Wir sind bereit, für diese skandalöse Thatsache Namen zu nennen. Unten dagegen wird gespart und gehetzt. Diätare mit 2 bis 3 Mark Tagesgehalt müssen die wichtigsten Posten versehen, nicht etwa Monate, sondern 6 bis 8 Jahre lang; an Stelle ständiger Bahnbediensteter versehen ungeschulte Tagelöhner den Stationsdienst." Des Weiteren komunt auch dieser Herr zu dem Schluß, daß bei solchen Zuständen es kein Wunder ist, wenn hier und da ein Unglück vorkommt, daß es im Gegentheil zu bewundern ist, wenn der Dienst bisher immer noch so glatt verrichtet werden konnte, und er schließt mit der unheilschwangeren Prophezeiung, daß in der Zukunft diese Uebelstände noch mehr an den Tag treten werden.

In Preußen speciell, bei welchem die Staatsbahnverwaltung gleichfalls oben an einem „Zuviel" und unten an einem „Zuwenig" leidet, und wo die Eifersüchtelei zwischen Juristen und Technikern bereits den höchsten Grad erreicht, hat diese Letztere schon zu einem öffentlichen Zeitungskriege geführt, in welchem als Quintessenz jeder Theil dem anderen die eigene alleinige oder vornehmliche Fähigkeit für den Eisenbahndienst zu beweisen versucht und dem anderen die Schuld an allen Unzuträglichkeiten, Schäden und Gebrechen in der Eisenbahnverwaltung in die Schuhe schiebt. Außerhalb der Parteien Stehende nehmen am richtigsten ihrerseits für keine Beider die Partei, sondern erklären Beide für den eigentlichen Eisenbahndienst als ungeeignet.

Auf welche Weise sind aber all diese Mängel, betreffs deren man sich immer und immer fragen muß, wie es möglich ist, daß sich solche unter den Augen von Regierung und Volk Jahrzehnte lang erhalten und verschärfen konnten, zu beseitigen? — Nicht theilweise Neuerung, nicht der Versuch, die feindlichen Gewalten miteinander zu versöhnen, kann hier helfen, um Jahrzehnte würde solches eine Abhülfe von Grund aus wieder hinausschieben, denn die heutige Organisation beruht auf falschen Principien, ist irrig, schädlich und einer Verbesserung in sich selbst unfähig. Nicht eine Reorganisation, sondern eine

Digitized by Google

Regeneration der heutigen Eisenbahnverwaltungen

ist erforderlich durch Heranbildung von Eisenbahnberufsbeamten, welche alle Specialzweige des vielgegliederten Dienstes beherrschen, und — um der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen genügend Rechnung tragen zu können — Meister der Volkswirthschaft sind, der Ressortminister der größte Volkswirth des Landes, der Stations- und Expeditionsvorsteher derjenige des Abstoßgebietes seiner Station. Es darf in der Bahnverwaltung nicht Verwaltungsbeamte, Techniker, Büreaubeamte, Betriebs- und Expeditionsbeamte neben- und untereinander, sondern nur „Eisenbahnberufsbeamte" geben, zu denen für vereinzelte ganz bestimmte Stellungen dann noch Berufsbautechniker und Maschinentechniker treten.

Lehnen wir uns bei Besprechung dieser anzustrebenden neuen Eisenbahnverwaltung an die jetzt bestehende Organisation der preußischen Staatsbahnverwaltung an, so sind die Eisenbahndirectionen als collegialische Behörden beizubehalten, die Bezirke derselben gegenüber der jetzigen Eintheilung aber annähernd auf die räumliche Ausdehnung der jetzigen kleineren zu beschränken. Hierbei ist die bisherige, die Bau- und Werkstättenverwaltung umfassende III. Abtheilung in eine besondere Bauabtheilung und eine besondere Maschinenabtheilung zu trennen. Die Dirigenten und Beamten dieser beiden Abtheilungen müssen Berufsbau- bezw. Maschinentechniker, und der Dirigent sowie einige Beamte der I. Abtheilung, die das Justitiariat mit umfaßt, Eisenbahnberufsbeamte sein, welche noch besonders Jura studirt haben. Der Directionspräsident, der Dirigent und die Beamten der die Betriebs- und Verkehrsverwaltung umfassenden II. Abtheilung dagegen sind nur Eisenbahnberufsbeamte, für welche ein anderweitiges, besonderes Studium nicht erforderlich ist. Die bisherigen Betriebsämter gehen ein; an deren Stelle sind als Theile der Directionsbezirke „Bahnamtsbezirke" geringerer Ausdehnung mit einer durchschnittlichen Bahnlänge von etwa 200 km zu errichten, und an die Spitze eines jeden dieser nicht eine collegialische Behörde, sondern ein einzelner, persönlich verantwortlicher Eisenbahnberufsbeamter zu stellen. Sämmtliche Beamten des Bezirks sind diesem „Bahnamtsdirector" persönlich unterzuordnen. Dabei sind aber für Ueberwachung fachgemäßer Bauunterhaltung sowie für etwaige Neu- oder Erweiterungsbauten innerhalb dieser Bezirke für Theilbezirke von etwa 100 km Bahnlänge (Bauinspectionen) Berufsbautechniker, und für das Maschinenwesen je ein Maschinentechniker zu berufen, welche aber sämmtlich dem Bahnamtsdirector gleichfalls persönlich zu unterstellen sind. Die Bauinspectionen haben mit dem Betriebe durchaus nichts zu thun, die hier in Rede stehenden Maschinentechniker dagegen haben neben Unterhaltung des Locomotiv- und

Digitized by Google

Wagenparks auch den Dienst des Locomotivpersonals zu regeln und zu überwachen. — Die großen Locomotiv- und Wagenwerkstätten sind, mit Maschinentechnikern an der Spitze, der betreffenden Direction unmittelbar, die kleinen Betriebswerkstätten dagegen dem Maschinentechniker des betreffenden Bahnamtsbezirks und weiter dem Bahnamtsdirector zu unterstellen. — Der Eisenbahntelegraphendienst ist durchweg von Beamten aus der Charge der Eisenbahnassistenten zu versehen, nicht wie gegenwärtig gerade auf den großen Stationen von unteren Telegraphisten, die mit dem Betriebsdienst im Allgemeinen zu wenig vertraut sind. — Die Machtbefugnisse der Stations- und Expeditionsvorsteher sind in Anbetracht der Bedeutung dieser Beamtenchargen sowie zur Vereinfachung und Beschleunigung des Dienstes erheblich zu erweitern.

Um solche Eisenbahnberufsbeamte zu erlangen, welche alle Zweige des Dienstes beherrschen und überdies den Anforderungen der Volkswirthschaft an die Eisenbahnen Rechnung tragen können, ist die Eisenbahnbeamtencarriere in sich, wie folgt, zu zergliedern:

a. Die obere, vom Stations- und Expeditionsvorsteher aufwärts bis zum Ressortminister (einschließlich der besonderen Bau- und Maschinentechniker);
b. die mittlere, die Chargen der Eisenbahnassistenten, der Bahnmeister, der Locomotiv- und Zugführer umfassend;
c. die untere, das übrige Locomotiv- und Fahrpersonal, die Wagenmeister, die Rangirmeister, die Lademeister, die Weichensteller und Bahnwärter, Portiers 2c. in sich fassend.

Die Eisenbahnhauptkassen, die Bahnamtskassen und die Stationskassen sind je nach ihrem Umfange mit Expeditionsvorstehern bezw. mit Eisenbahnassistenten zu besetzen. Alle etatsmäßigen Stellen sind auch durchaus von etatsmäßigen Beamten zu bekleiden.

Für die höhere Eisenbahncarriere sind staatliche Eisenbahnbildungsanstalten mit den Einrichtungen der Cadettenhäuser und mit dem Bildungsgange der vollklassigen Realschulen unter Bevorzugung der französischen und englischen und eventuell unter facultativer Einschiebung der polnischen und russischen Sprache anzustreben, in welchen Anstalten die Zöglinge mit ihrem Fühlen und Denken von vornherein auf ihren Beruf hingelenkt werden. Solange die Errichtung derartiger Anstalten noch nicht angängig ist, würde als Vorbedingung für die höhere Eisenbahncarriere das Abiturientenexamen eines vollklassigen Gymnasiums oder einer solchen Realschule, sowie bei entsprechendem Lebensalter und genügender körperlicher Entwickelung der Expectanten die bereits erfolgte Ableistung des Einjährig-Freiwilligen-Jahres zu stellen sein. — Meldung und Annahme

Digitized by Google

der Anwärter hat alsdann bei einer Eisenbahndirection zu erfolgen. Die Ausbildung für den praktischen Dienst ist auf normal vier Jahre zu bemessen und hat sich auf eine gründliche Durchbildung für sämmtliche Dienstzweige zu erstrecken, mit Ausnahme des bautechnischen und des maschinentechnischen Dienstes, betreffs deren sie nur insoweit zu erfolgen hat, daß der Anwärter die Brauchbarkeit des Bahnkörpers und der Gestänge beurtheilen, sofortige kleinere Reparaturen anordnen und überwachen, die Lauffähigkeit der Wagen prüfen, Locomotiven in langsamerem Tempo fahren sowie die Dienstleistungen des Locomotivpersonals ermessen und controliren lernt. Die Ausbildung für den Stations- und Expeditionsdienst hat hierbei auf solchen Stationen zu erfolgen, auf welchen diese Dienstzweige combinirt sind, die Ausbildung für den bautechnischen und maschinentechnischen Dienst dagegen bei den Bauinspectionen und in den Betriebswerkstätten. Während dieser Ausbildungszeit sind die Anwärter im Büreau-, Expeditions- und inneren Stationsdienst (ausschließlich aber des Betriebstelegraphendienstes) bereits mit zu verwenden, im Letzteren und im äußeren Stationsdienst dagegen nicht. Der Uebertritt des Anwärters von der einen zu der anderen Dienststelle ist hierbei nicht von einem Examen, sondern von dem pflichtmäßigen Urtheil des Vorstehers der betreffenden Dienststelle abhängig zu machen, und erst am Schluß der ganzen Ausbildungszeit ist ein Examen über die sämmtlichen Dienstzweige an Directionsstelle abzulegen. Dasselbe möchte gegebenen Falls nach nochmaliger Ueberweisung des Examinanden zu der einen oder anderen Ausbildungsstelle einmal wiederholt werden dürfen, ein zweites, nicht genügendes Prüfungsresultat aber die Zurückweisung des Examinanden von der höheren Eisenbahncarriere und je nach Wahl desselben Uebertritt zur mittleren oder Austritt aus der Eisenbahncarriere überhaupt bedingen. Während dieser Ausbildungszeit haben die Anwärter Diäten zu erhalten und selbstbeschaffte besondere Uniform zu tragen.

Nach bestandenem Examen haben diejenigen Anwärter, welche ihr Militärjahr bereits abgedient, auf die zu gründende Eisenbahnhochschule überzutreten. Auf dieser sind bei mindestens zweijährigem Cursus Staats- und Verwaltungsrecht des Deutschen Reichs und der betreffenden Bundesstaaten, Volkswirthschaftslehre, Eisenbahngesetzgebung, Eisenbahngeschichte und Eisenbahngeographie, die Beziehungen der Eisenbahnen zur Militär-, Post-, Telegraphen- und Zollverwaltung, die Telegraphentechnik, ferner die Rechtswissenschaften, soweit sie auf die Eisenbahnen im Großen und Ganzen Bezug haben, das Nöthigste aus der Bau- und Maschinentechnik über Herstellung und Unterhaltung von Eisenbahnunter- und -Oberbau, der Locomotiven, Wagen und technischen Einrichtungen, sowie facultativ

Digitized by Google

endlich die französische, englische, russische und polnische Sprache besonders für Conversation zu lehren. Der Besuch des Unterrichts muß durchaus obligatorisch sein, dagegen haben auch hier die Studirenden Diäten zu erhalten und bleiben uniformirt. Die Lehrer dieser Hochschule sind für die eigenen Fachwissenschaften aus der Eisenbahncarriere selbst zu entnehmen. — Diejenigen Anwärter, welche nicht schon vor dem Eintritt in die Eisenbahncarriere ihr Militärjahr abdienen konnten, haben dieses vor dem Besuch der Eisenbahnhochschule, in diesem Fall aber nur bei den Eisenbahntruppen, zu absolviren. — Den Abschluß des Hochschulencursus hat das Eisenbahnstaatsexamen zu bilden, welches gegebenen Falls nach nochmaligem Besuch des oberen Cötus der Eisenbahnhochschule zum zweiten Mal abgelegt werden darf.

Nach bestandenem Examen und nach erfolgter Vereidigung für den Staatseisenbahndienst sind die Anwärter in fester Anstellung als etatsmäßige Staatsbeamte zu Eisenbahnassistenten zu ernennen und als solche seitens des Ressortministers unter Berücksichtigung der speciellen Wünsche auf die verschiedenen Bezirke zu vertheilen, wobei für die entsprechenden Grenzbezirke die Kenntniß der russischen und polnischen bezw. der französischen und englischen Sprache ausschlaggebend sein wird. — Die Dienstzeit als Eisenbahnassistent ist normal auf drei Jahre zu berechnen, wovon je ein Jahr auf eine größere Station mit combinirtem Stations- und Expeditionsdienst, weiter auf eine getrennte Gütererpedition und ferner auf eine größere Zugformirungsstation mit getrenntem Stationsdienst entfällt. Hierauf hat je nach Brauchbarkeit, Würdigkeit und Vacanz die Beförderung zum Stations- oder Expeditionsvorsteher und damit der Eintritt in die höhere Eisenbahncarriere zu erfolgen. Aus diesen Chargen haben schrittweise die Betriebs-, Bahn- und Kassencontroleure, die Bahnamtsdirectoren, die oberen Beamten und die Vorsteher der Centralbüreaus bei den Directionen, die Lehrer für die anzustrebenden unteren Eisenbahnbildungsanstalten und für die Eisenbahnhochschule, die Abtheilungsdirigenten bei den Directionen, die Directionspräsidenten und gegebenen Falls die Ressortminister hervorzugehen. (Die Berufsbau- und Maschinentechniker bis herauf zum Dirigenten der III. und IV. Abtheilung in den Directionen gehen aus der Eisenbahncarriere nicht unmittelbar hervor.)

Aus den Chargen vom Controleur aufwärts sind den Gesandtschaften an auswärtigen Höfen der größeren außerdeutschen Staaten Attachés beizugeben, und im Uebrigen ist durch Staatsverträge zu vereinbaren, daß die Staaten sich gegenseitig von allen wichtigen Erfindungen und Neueinrichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens Mittheilung machen. — In dieser oberen Eisenbahncarriere wird ein Lebensberuf geschaffen,

Digitized by Google

welcher bei dem überaus interessanten Dienst und den nun für alle Betheiligten gleich guten Aussichten zweifellos starken Zuspruch haben wird, während jetzt in der nach den gegenwärtigen Verhältnissen subalternen Eisenbahncarriere zu dem eigentlichen Betriebsdienst wegen der hohen Verantwortlichkeit desselben bei geringer Besoldung und schlechten Aussichten sich kaum noch Anwärter finden und deshalb selbst innerhalb der jetzigen einzigen Eisenbahnberufsbeamten für ihren wichtigen Beruf wirklich brauchbare Personen nicht genügend vorhanden sind.

Zu der mittleren Eisenbahncarriere, innerhalb welcher die Assistenten auch Vorsteher der kleineren Stationen (Stationsaufseher) werden, sind betreffs dieser und der Bahnmeister, der Locomotiv- und Zugführer die bisherigen Bestimmungen über wissenschaftliche Bildung und Entwickelungsgang im Beruf im Allgemeinen beizubehalten, wobei zu berücksichtigen, daß die berufsmäßige Ausbildung der Anwärter zu dieser Carriere unter Leitung der wissenschaftlich und berufsmäßig künftig in erhöhtem Maße durchgebildeten Vorsteher der einzelnen Dienststellen eine unvergleichlich bessere sein wird als bisher. Eventuell könnten aber auch für diesen Theil der Eisenbahncarriere besondere Eisenbahnschulen und außerdem vielleicht auch Civilversorgungsberechtigung der Mannschaften der Eisenbahntruppen nach kürzerer als zwölfjähriger Militärdienstzeit in Aussicht genommen werden. — Locomotiv- und Zugführer sollen hierbei nur in Anbetracht der hohen Verantwortlichkeit dieser Chargen mit der Ernennung hierzu in die mittlere Eisenbahncarriere aufrücken.

Bei der unteren Eisenbahncarriere ist gegen die jetzigen Einrichtungen nichts Wesentliches zu ändern.

Die civilversorgungsberechtigten Militärpersonen sind von der oberen Eisenbahncarriere auszuschließen, nur Offiziere der Eisenbahntruppen, aber auch nur diejenigen, welche in ihrer dortigen Betriebsabtheilung und Betriebscompagnie für den Eisenbahndienst im kleineren Maßstabe bereits durchgebildet sind, sind zum Uebertritt in die obere Eisenbahncarriere auf dem Wege der Civilversorgung oder auch ohne solche auf freiwillige Meldung zuzulassen. Den übrigen civilversorgungsberechtigten Militärpersonen darf nur die mittlere und untere Eisenbahncarriere offen stehen.

Mit einem derartig für seinen Beruf vorgebildeten und im Lauf der Jahre in demselben bis zu den höchsten Stellen herauf ununterbrochen geschulten oberen Beamtenpersonal wird eine Regeneration der Eisenbahnverwaltung erreicht, welche die Gewißheit bietet, daß die Eisenbahnen von den ihnen jetzt anhaftenden Schäden und Gebrechen geheilt, in jeder Beziehung ihrer hohen Bestimmung angepaßt werden und derselben auch für spätere Zeiten gewachsen bleiben.

Digitized by Google

Reorganisation des Eisenbahnbetriebes.

Dieselbe wird sich aus der vorstehend behandelten Regeneration der Eisenbahnverwaltung dereinst ganz von selbst ergeben, doch müssen wir schon jetzt danach streben, innerhalb der gegenwärtigen Organisation die Schäden und Gefährnisse des heutigen Eisenbahnbetriebes zu lindern, die in letzter Zeit so häufigen Betriebsunfälle herabzumindern und wirkliche Unglücksfälle nach Möglichkeit zu vermeiden. Zu diesem Zweck sind alle von Beamten und Laien gemachten, der Betriebssicherheit Rechnung tragenden Erfindungen auf Versuchsstrecken und -Stationen praktisch zu probiren und werthbefundenen Falls die Einführung derselben mit allen nur disponiblen Mitteln zu bewerkstelligen. Des Weiteren ist danach zu streben, kurze, leichte übersichtliche, mit nur einer Maschine zu befördernde Züge zu erhalten, denn es ist zweifellos, daß ein beträchtlicher Theil der Unfälle durch die übermäßige Länge und Schwere selbst der Courir- und noch mehr der Personenzüge herbeigeführt wird, da der Locomotivführer seinen Zug nicht genügend in der Gewalt hat, der Zugführer den Ueberblick über denselben verliert und durch die Eigenlast der Züge die Bremswirkung jedes Systems beeinträchtigt wird. Nicht minder ist es zweifellos, daß die Beförderung der Züge mit zwei Maschinen die Betriebssicherheit verringert, und daß bei eintretenden Unfällen die große Gewalt und Last der Locomotiven jene in ihren Folgen noch steigern. Zur Erreichung dieses Zieles ist betreffs der Personenbeförderung Fernverkehr, Localverkehr und Vorortsverkehr gänzlich voneinander zu trennen. Heutzutage bewegen sich Courirzüge Riesenschlangen gleich über endlose Strecken, weil sie von dem Localverkehr mit belastet sind und diesem bei Formirung der Züge Rechnung getragen werden muß. Noch schlimmer ist dieses Verhältniß bei den auf langen Linien durchlaufenden Personenzügen. In Wirklichkeit ist aber der eigentliche Fernverkehr, für welchen naturgemäß überhaupt nur Courirzüge erforderlich sind, verschwindend gering und der Localverkehr hat stets nur innerhalb bestimmter kürzerer Strecken eine größere Dichtigkeit; hieraus aber folgt, daß bei dem gegenwärtigen Betriebs- bezw. Zugssystem Courir- und Personenzüge auf einem großen Theil der von ihnen zu durchfahrenden Strecken nur schwach besetzt sind, hier also eine ungebührlich große todte Last unnütz gefahren wird. Es ist dies bewiesen durch das ungünstige Verhältniß zwischen den besetzten und leeren Plätzen. — Um nun kurze, leichte bewegliche, übersichtliche Courirzüge zu erhalten, ist eben nichts weiter erforderlich, als den Localverkehr von dem wirklichen Fernverkehr zu trennen. Schwieriger ist die Sache bei den vorwiegend dem Localverkehr dienenden Personenzügen; um bei diesen das gleiche Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, mit dem gegen-

Digitized by Google

wärtigen Zugsystem gänzlich zu brechen. Bekanntlich bewegt sich der ganze Personenverkehr im Gesammtdurchschnitt für jeden Reisenden auf höchstens rund 30 km, und naturgemäß ist es hierbei, daß die größeren Städte den Ausgangs- bezw. Zielpunkt der meisten Reisen bilden. Hierauf fußend, sind die langen Eisenbahnlinien, über welche sich jetzt die Personenzüge, in sich ununterbrochen, bewegen, und da diese hierbei, wie schon gesagt, auf dem größten Theil der Fahrt ungenügend besetzt sind, indem bei Formirung der Züge den am stärksten frequentirten Theilstrecken Rechnung getragen werden muß, in kürzere Localsectionen zu zerlegen, und nur innerhalb jeder einzelnen dieser die nunmehr zu Localzügen werdenden Personenzüge durchzuführen. Hierbei kann für die Localsectionen eine durchschnittliche Bahnlänge selbstredend nicht vorgeschrieben werden, vielmehr sind diese ganz und gar den örtlichen bezw. gewerblichen Verhältnissen der Streckentheile und Stationsplätze anzupassen. Nehmen wir als Beispiel die Linie Berlin-Kohlfurt-Breslau, so würden sich folgende Localsectionen ergeben: Berlin-Frankfurt a. O. mit 81 km, Frankfurt a. O.-Guben-Sommerfeld-Sorau mit 102 km, Sorau-Kohlfurt-Bunzlau-Liegnitz mit 113 km und Liegnitz-Breslau mit 64 km. Anzahl und Fahrplan der Localzüge ist zunächst den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen jeder einzelnen Localsection anzupassen, hierbei aber nicht außer Acht zu lassen, daß häufige, der Zeit nach günstig gelegte Fahrgelegenheit das Reisen vermehrt. Bei Construction der Fahrpläne ist ferner darauf zu sehen, daß aus dem Ineinandergreifen bezw. dem Anschluß der Localzüge einer Section an die der vorigen und an die der folgenden bei einzelnen Zügen des Tages ein durchgehender Anschluß zwischen den Endpunkten der ganzen großen Linie, hier Berlin und Breslau, erreicht wird, während andererseits durchaus nicht etwa sämmtliche Localsectionen der Linie die gleiche Anzahl von Zügen haben sollen; diese ist vielmehr, nochmals sei es gesagt, den Verkehrsbedürfnissen innerhalb der betreffenden Section anzupassen. Wir erreichen auf diese Weise einen ganz erheblichen Vortheil gegen das heutige Zugsystem, welches in übertriebener Weise — wohl noch aus den Concurrenzverhältnissen der früheren Privatbahnen mit herüber genommen — dem Durchgangsverkehr Rechnung trägt, den Localverkehr aber vernachlässigt, während dieser schon jetzt die bei Weitem höhere Einnahmequelle im Personenverkehr bildet, durch die von uns empfohlene Pflege aber noch erheblich zunehmen wird. Aus den Concurrenzverhältnissen der früheren Privatbahnen heraus ist die naturgemäße Behandlung des Personenverkehrs vollständig verschoben worden. Bei Fernreisen, wo die Abreise, die Ankunft oder ein Theil der Fahrt mindestens in eine dem Körper unbequeme Zeit fällt, nimmt man schon die

Digitized by Google

Züge, wie sie eben geboten werden, nicht aber so bei kurzen Fahrten nach der nächsten größeren Stadt ꝛc.; solche kurze Touren muß man sich nach der eigenen Bequemlichkeit einrichten können, und passen sich die Fahrpläne diesen Rücksichten, welche sich leicht in ein System kleiden lassen, gehörig an, so wird im Localverkehr auch noch mehr gefahren werden als bisher. Concurrenzverhältnisse und die falsche Rechnung mit großen einzelnen Einnahmeposten hat die Privatbahnverwaltungen die Fernzüge, d. h. die Courirzüge, zu bequemen Abfahrt- oder Ankunftszeiten auf den großen Anfangs- und Endstationen legen lassen, und die Staatsbahnverwaltung hat dies beibehalten, während auf den der eigenen Verwaltung an sich sicheren Localverkehr zu wenig Rücksicht genommen worden ist. — Gehen wir nun zu unseren neuen Localzügen wieder zurück, so ist, um dieses neue System auch in anderer Beziehung für das Publikum bequem und damit volksthümlich zu machen, bei denjenigen Zügen, welche von Section zu Section Anschluß aneinander haben, zur Vermeidung des Umsteigens ein Durchgang einzelner Wagen aus der ersten bis in die letzte Section anzuordnen.

Die Fern-, d. h. die bisherigen Courirzüge haben zur Beschleunigung der Fahrt ausschließlich auf den Sectionsendstationen und auf den für die betreffende Hauptlinie wirklich wichtigen Anschlußstationen zu halten, wobei auch ein Uebergang der Passagiere von den Localzügen auf die Fernzüge stattgegeben werden mag, jedoch — um diesen Fernzügen den Charakter kurzer leichter beweglicher Courirzüge zu wahren — nur in beschränktem Maße. Vor Allem sind die Fernzüge nicht für Reisen von der Anfangs- nach der Endstation einer und derselben Section, sondern höchstens nach der Endstation der nächstfolgenden zu benutzen; ebenso darf ein Uebergang aus dem Localzuge in den Fernzug nicht nach der Endstation der damit zu betretenden Section, sondern höchstens nach der Endstation der nächsten Section stattfinden, und in derselben Weise ist der Uebergang von den Fern- auf die Localzüge zu regeln. Diese scheinbare Härte für die auf kürzeren Strecken Reisenden gegenüber dem jetzigen System wird reichlich dadurch aufgewogen, daß ihnen innerhalb ihrer und der Nachbarsection häufiger und zu bequemer Zeit Fahrgelegenheit geboten werden wird als jetzt; im Uebrigen aber ist bei dem neuen System die Zahl der nun nur noch dem Fernverkehr dienenden Courirzüge zu beschränken, so daß sich die Bevorzugung der Localpassagiere auch betreffs der Anzahl der ihnen dienenden Züge gegenüber dem Fernverkehr erhöht. Erläutern wir die Benutzung der Fernzüge und den Uebergang von den Localzügen auf diese bezw. umgekehrt an der als Beispiel genommenen Linie Berlin-Breslau, so ergiebt sich folgendes Bild: Die Fernzüge Berlin-Breslau

Digitized by Google

sind nur zu benutzen seitens der Passagiere von Berlin nach Sorau und darüber hinaus, von Frankfurt a. O. nach Liegnitz und darüber hinaus sowie von Sorau nach Breslau, nicht aber von Berlin nach Frankfurt a. O. oder von Sorau nach Liegnitz 2c. Der Uebergang aus Localzügen auf die Fernzüge würde statthaft sein für Reisende von Zwischenstationen der Section Berlin-Frankfurt a. O. nach Liegnitz und darüber hinaus, nicht aber für solche nach Sorau und nach Zwischenstationen zwischen dort und Liegnitz, sowie ferner für Reisende von Zwischenstationen der Section Frankfurt a. O.-Sorau nach Breslau, nicht aber nach Stationen vor Breslau. Umgekehrt würde der Fernzug von Reisenden aus Berlin nach Sectionszwischenstationen hinter Sorau bis Sorau bezw. Liegnitz, und von Reisenden aus Frankfurt a. O. nach Sectionszwischenstationen hinter Liegnitz benutzt werden dürfen. Weiterhin ergäbe sich aus der Combination dieser Bestimmungen die Benutzung der Fernzüge für Reisende von Zwischenstationen nach ebensolchen nur für diejenigen aus der Section Berlin-Frankfurt a. O. nach Zwischenstationen der Section Liegnitz-Breslau, also für die Fernzugstrecke Frankfurt a. O.-Liegnitz. — Als einzige für die Linie Berlin-Breslau außer den Sectionsendstationen wichtige Anschlußstation und demnach als besonderer Haltepunkt auch für die Fernzüge wäre Kohlfurt wegen des Verkehrs mit der schlesischen Gebirgsbahn zu erachten, wobei in Richtung nach dieser Kohlfurt als Sectionsendstation einzureihen und hiernach die Benutzung der Fernzüge zu regeln sein würde. — Bei diesem den Localverkehr erheblich bevorzugenden System dürften sich auch die geschäftlichen Verhältnisse nach und nach zu Gunsten der größeren Provinzialstädte verschieben.

Ueber das Verhältniß der Wagenklassen werden wir später bei der Reform der Eisenbahntarife eingehender sprechen, so daß betreffs dieses Punktes hier anzuführen genügt, daß die Fernzüge sämmtlich die I., II. und III. Wagenklasse, die Localzüge besser aber nur die II. und III. sowie Arbeiterwagen zu führen haben würden, daß hierbei die Letzteren jedoch aus einer Section in die andere nicht durchzuführen wären. Die jetzige IV. Wagenklasse möchte bei der anzustrebenden erheblichen Tarifermäßigung ganz in Fortfall kommen.

Bei diesem Kapitel müssen wir auch noch einen Gegenstand behandeln, welcher nicht allein das Wohl und Wehe der Eisenbahnbetriebsbeamten, sondern auch die Sicherheit des Betriebes, also das Wohl und Wehe des Publikums betrifft. Unter der „Regeneration der Eisenbahnverwaltungen“ haben wir gelegentlich Besprechung der Unzuträglichkeiten auf den großen Rangirbahnhöfen im Ruhrrevier Kenntniß von der Dienstüberbürdung des Locomotiv- und Fahrpersonals erhalten. Hieran anknüpfend, müssen wir

Digitized by Google

an dieser Stelle der dringenden Nothwendigkeit Ausdruck geben, daß bei den Betriebsbeamten mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes eine Dienstüberbürdung durchaus vermieden werden muß, und daß die in den ministeriellen pp. Bestimmungen zugelassene Maximaldienstzeit bis zu 16 Stunden innerhalb 24 Stunden herauf nur in den äußersten Nothfällen als Ausnahme Platz greifen darf, denn bei diesen Beamten, bei welchen in jedem Augenblick klarste Dispositionsfähigkeit erforderlich werden und der Mangel solcher im entscheidenden Moment von unberechenbar schweren Folgen sein kann, muß jede Abspannung des Geistes und Körpers, welche bei einem 16stündigen, unausgesetzten Dienst unausbleiblich ist, vermieden werden. — Ein anderer wichtiger Gegenstand zu diesem Kapitel ist die Sonntagsruhe. Dieselbe soll zur Ermöglichung des Kirchenbesuchs mindestens alle drei Wochen gewährt werden, und sogar in den gesetzgebenden Körperschaften hat man sich dieser Sache wiederholt angenommen. Von berufener höchster Stelle erfolgte hierbei die Auskunft, daß jene im Allgemeinen bereits gewahrt sei und im verbliebenen Rest gewahrt werden würde. Wir müssen aber aus der Erfahrung heraus diesen Wünschen widersprechen. Wo die Sonntagsruhe im Wege der laufenden Dienst-eintheilung gewährt werden kann, um so besser, wo dies aber nicht der Fall ist und besonders auf den großen Stationen sowie auf solchen mit Sonntags-Vergnügungsverkehr lieber Verzicht auf jene als die Angst, an solchen Tagen mit ungeübten Vertretern wirthschaften zu müssen, denn gerade an diesen Tagen mit ihren Extrazügen, mit den in Folge erhöhter Frequenz unausbleiblichen Zugverspätungen und den daraus sich ergebenden Verschiebungen in der gewohnten Fahrordnung sind mit den Verhältnissen vertraute Beamte dringend erforderlich, um die durch solche Ausnahmefälle ohnehin schon beeinträchtigte Betriebssicherheit durch das Amtiren ungeübter Vertreter nicht noch mehr zu gefährden. Man sieht, bei allen, auch den scheinbar geringfügigeren inneren Angelegenheiten der Eisenbahnverwaltung oder deren Betriebsverwaltung wenigstens ist immer und immer wieder das Wohl und Wehe des Publikums mit engagirt, darum möge sich das Publikum aber auch für die Eisenbahnen und deren Beamtenheere mehr interessiren als bisher!

Innerhalb dieses Abschnitts wollen wir uns endlich noch einem Punkt zuwenden, welcher allerdings nicht unmittelbar unter die Organisation des Eisenbahnbetriebes gehört, den wir aber doch an dieser Stelle behandeln wollen, weil wir ihn geeignet erachten, zur Erhöhung der Betriebssicherheit beizutragen. Wir meinen die Untersuchung über die Eisenbahnunfälle. Bislang unterliegt diese und die Ahndung solcher der ordentlichen Gerichtsbarkeit. Dieses Verfahren nutzt aber wenig dem Gemeinwohl, da es sich

Digitized by Google

damit begnügt, einen Schuldigen zu finden, ohne daß aus dem Unfall irgend wie Lehren gezogen werden, und andererseits gefährdet und schädigt es die Eisenbahnbetriebsbeamten unteren Grades meist über die Gebühr der eigenen Verschuldung hinaus, da es nur fragt, ob die Reglements und Dienstvorschriften dem Buchstaben nach beachtet worden sind, nicht aber, ob der Urgrund des Unfalls auf Mängel in Bauart, Beschaffenheit, Ausrüstung der Bahn und Betriebsmittel, auf unzureichendes Beamtenpersonal, auf Dienstüberbürdung, auf Mängel der allgemeinen Einrichtungen, auf Handlungen oder Unterlassungen seitens der oberen Beamten zurück zu führen ist, und ob die bestehenden Reglements und Dienstvorschriften dem Wortlaut nach überhaupt zu erfüllen sind. Diese Letzteren werden bis jetzt nämlich von Vorgesetzten und Behörden verfaßt, welche dem praktischen Betriebsdienst gegenüber fast Laien sind. So ist z. B. die Instruction für Rangirmeister der preußischen Staatsbahnen dem Wortlaut nach absolut nicht zu befolgen, wenn Züge in der gegebenen und vorhandenen Zeit zusammengestellt werden sollen. Würde nach derselben gearbeitet werden, so ergäben sich ohne Uebertreibung bei immerwährender Fortwirkung stunden-, tage-, wochen- und monatelange Verspätungen. Furcht der unmittelbar betroffenen Beamtenkategorien und deren nächster subalterner Vorgesetzten vor Unannehmlichkeiten nach oben hinauf lassen derartige Punkte bei dem Erscheinen der Reglements unerörtert, und Jeder hofft auf gutes Glück, daß ihm bei den nicht zu umgehenden Verstößen kein Unfall passiren werde. Beamte des praktischen Dienstes, welche solche Ungeheuerlichkeiten in den Bestimmungen ernstlich zur Sprache brächten oder aus eigener Erfahrung heraus mit Vorschlägen anderer Art kämen, liefen Gefahr, als Quengler angesehen und — demnach gemaßregelt zu werden. Die bei den gerichtlichen Verhandlungen allerdings zulässige Zuziehung von Sachverständigen ist für die in Anklagezustand gesetzten subalternen Beamten meist ohne wirklichen Werth, da in schwierigen Fällen wohl kaum ein Beamter des subalternen praktischen Dienstes, welcher sein Votum aus praktischer Erfahrung abgeben könnte, als Sachverständiger zugelassen wird, die Berechtigung, als solcher zu fungiren, vielmehr von dem Betriebsdecernenten für sich allein in Anspruch genommen wird, und dieser mangels eigener Kenntniß des niederen praktischen Dienstes, sowie dem Gesetzgeber und Instructionsmacher näher stehend als dem angeklagten niederen Beamten, von vornherein unwillkürlich Partei gegen diesen ist.

Es ist also, um aus jedem Unfall Lehren und Nutzen für die Bahnverwaltung und das Gemeinwohl zu ziehen und um die Angeklagten nicht über die Gebühr der eigenen Verschuldung hinaus bestrafen zu lassen, erforderlich, daß Untersuchung und Ahndung der Eisenbahnunfälle den

Digitized by Google

ordentlichen Gerichten entzogen wird und hierzu besondere Eisenbahngerichte eingesetzt werden. Die Bediensteten der Kauffahrteischiffe, welchen zur Vermeidung der häufigsten Art der Unfälle die weite, fast unbegrenzte Wasserstraße zur Verfügung steht, erfreuen sich besonderer Seegerichte (Seeämter), die Eisenbahnbeamten dagegen, welche an eine fest liegende Fahrstraße gebunden und im Raum beschränkt sind, unterliegen der Aburtheilung von Richtern, denen die Kenntniß der einschlägigen Verhältnisse zur Beleuchtung des einzelnen Falles gänzlich abgeht. Daß aber die ordentliche Gerichtsbarkeit mit ihrer Deutung des Buchstabens zur Beurtheilung selbst geringfügiger Fälle des Eisenbahnwesens überhaupt nicht paßt, ergiebt aus jüngster Zeit so recht das Urtheil eines württembergischen Gerichts. Der Bahnhofsvorstand in Cannstatt erließ gegen einen Reisenden, welcher behufs Abfahrt in einen noch in der Bewegung befindlichen einfahrenden Zug eingestiegen war, eine Bahnpolizeistrafe von 4 Mark. Die Angelegenheit kam vor das ordentliche Gericht, und dieses sprach auf Grund des § 61 des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands den Angeklagten frei, da das Reglement nur das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug und das Aussteigen, während der Zug sich noch in Bewegung befindet, unter Strafe stellt, der Angeklagte aber in einen noch in Bewegung befindlichen Zug eingestiegen sei!

Am besten würde sich wohl als Centralgerichtsstelle zur Untersuchung der auf den deutschen Bahnen vorgekommenen Unfälle das Reichseisenbahnamt eignen, zumal dieses auch die zuständige Behörde wäre, um die aus dem einzelnen Unfall zu ziehenden Lehren auf dem ihm zur Verfügung stehenden Wege allen deutschen Bahnverwaltungen zu sachgemäßer Abhülfe bekannt zu machen.

Reform der Eisenbahntarife.

Wir kommen nun zu demjenigen Punkte, welchem, da er die eigene Tasche berührt, selbst die große Masse des Volks ein reges Interesse entgegen bringt, denn die eigene Tasche spricht stündlich und bleibt der Mittelpunkt, um den sich Alles dreht, während bei dem Egoismus und der Schnelllebigkeit der Jetztzeit die Schreckniße selbst der grausigsten Unglücksfälle für die nicht unmittelbar Betheiligten gar zu schnell in den Hintergrund treten.

Der Schwerpunkt des Tarifwesens liegt bei dem Güterverkehr, denn dieser ist für die Bahneigenthümer, also in Deutschland im Großen und Ganzen für die Staaten, der finanziell bei Weitem ausschlaggebende Factor

Digitized by Google

des Eisenbahnverkehrs, und weiterhin ist das Gütertarifwesen wiederum ausschlaggebend für die Fortentwickelung aller Erwerbszweige, vor Allem für Land- und Forstwirthschaft, für Industrie und Handel. Nichtsdestoweniger haben die Vorkämpfer des gegenwärtigen Personentarifwesens es verstanden, für ihre Bestrebungen das allgemeine Interesse ganz besonders wach zu rufen, und diesen Verhältnissen Rechnung tragend, wollen auch wir bei unserer Besprechung die Personentarife voranstellen.

Das erste Haupterforderniß des ganzen Tarifwesens ist für Eisenbahnbeamte und Laien klarste Uebersichtlichkeit; gerade die Personentarife aber haben sich im Lauf der Zeit zu einem gordischen Knoten verwirrt, dessen einzelne Fäden den Händen der Betheiligten längst entglitten sind. Derselbe muß kurz entschlossen mit scharfem Hieb zerhauen werden. Daß es zu diesem heillosen Wirrwarr gekommen ist, darf aber den Eisenbahnverwaltungen nicht gar zu sehr nachgetragen werden, denn derselbe ist durch immer und immer neue Concessionen an das Publikum entstanden. — Vereinfachung des Personentarifwesens ist also dringend erforderlich und hierbei eine Preisermäßigung vom Standpunkt des Publikums aus ja zweifellos wünschenswerth, für die Eisenbahnverwaltungen aber auch nicht so bedenklich, wie häufig vorgeschoben wird. Allerdings ist der Personenverkehr durch die höheren Beschaffungskosten der Personenwagen, durch die schnellere Abnutzung der Fahrzeuge in Folge der erhöhten Fahrgeschwindigkeit, durch den stärkeren Kohlenverbrauch aus gleichem Grunde, durch das ungünstige Verhältniß zwischen Nutzlast und todter Last, durch zahlreicheres Fahrpersonal und dergleichen mehr die wesentlich kostspieligere Seite des Verkehrs. Fachleute kommen mit halsbrecherischen mathematischen Formeln sogar zu dem Schluß, daß der Personenverkehr directe Betriebsdefizits ergäbe. Diese Behauptung ist aber einfach Irrthum; sie wird widerlegt durch die glänzenden finanziellen Verhältnisse der Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth, bei welcher der Güterverkehr überhaupt kaum zu erwähnen ist, sowie durch die guten finanziellen Ergebnisse der Main-Neckarbahn Frankfurt a. M.-Heidelberg, bei welcher erst seit 1881 der Güterverkehr betreffs der Einnahme den Personenverkehr dauernd um ein Geringes (im Verhältniß von 29 zu 24) überflügelt. Nach jener Behauptung müßte also die Ludwigsbahn längst bankerott gemacht, und die Main-Neckarbahn den Zeitpunkt überhaupt nicht erlebt haben, wo der Güterverkehr in den Vordergrund getreten ist; in Wirklichkeit aber kann die Ludwigsbahn seit 1875 unausgesetzt eine Dividende von 21 % zahlen, das Minimum dieser hat 12 % und der Gesammtdurchschnitt während des ganzen Bestehens der Bahn seit 1835 die respectable Ziffer von 17,38 % betragen; die Main-Neckarbahn gehört gleichfalls zu den best rentirenden Bahnen, indem

Digitized by Google

sie abgesehen von den für sie besonders guten Jahren 1871 und 1872 mit 10,07 bezw. 17,13% Reinüberschuß schon vor dem Ueberwiegen des Güterverkehrs solchen bis 9,01% erbracht hat und demnach, wie schon gesagt, eine der rentabelsten Eisenbahnen Deutschlands ist. Die Hauptsache ist nur, einen lebhaften Personenverkehr zu schaffen, damit die zu befördernden Wagen besser als bisher ausgenutzt und bei den nun einmal erforderlichen höheren Betriebskosten ohne wesentliche Erhöhung dieser die Bruttoeinnahmen vergrößert werden. Hierzu ist eine Ermäßigung der Tarife zweifellos das geeignetste Mittel und als solches weiterhin häufige und bequeme Fahrgelegenheit zu empfehlen, was wir bereits unter „Reorganisation des Eisenbahnbetriebes" näher beleuchtet haben.

Die vorgedachten Bestrebungen derjenigen Partei, welche mit ihren Forderungen am weitesten geht, und welche bei der Energie ihres Führers mit ihren Vorstellungen und Ansprüchen bereits bis an die höchsten Stellen vorgedrungen ist, zielen — wie wohl bekannt — auf Einführung eines dreitheiligen Zonentarifs in den Entfernungen bis zu 25, bis zu 50 km und dann unbegrenzt weiter darüber hinaus. Die Fahrpreise, welche — sagen wir von jetzt ab kurz die Zonentarifler — diese den Bahnverwaltungen zahlen wollen, belaufen sich unter Wegfall der IV. Klasse für die III., II. und I. Wagenklasse in der ersten Zone auf 25 Pfennig, auf 50 Pfennig und auf 2 Mark, in der zweiten Zone auf 50 Pfennig, auf 1 Mark und auf 4 Mark, in der dritten Zone aber auf 1 Mark, auf 2 Mark und auf 6 Mark. Die Blitzzugpreise sind auf genau das Doppelte der vorstehenden Sätze gedacht. Der zweifellos geniale Träger dieser Ideen will, sehr richtig gedacht, durch erhebliche Verbilligung des Fernverkehrs die Personenfrequenz vervielfachen und fußt hierbei auf die vielen Plätze, welche bei dem jetzigen Zug- und Tarifsystem Hunderte von Kilometern weit unbesetzt mit hohen Betriebsausgaben ohne jede Bruttoeinnahme gefahren werden. Er steht gewiß auf dem moralischen Standpunkt, die jetzt unnütz gefahrenen, die besetzten bei Weitem übertreffenden unbesetzten Plätze dem Publikum für weniges Geld, ohne Erhöhung der Betriebskosten für die Bahnverwaltungen, nutzbar machen zu wollen. Sind nun auch die geforderten Fahrpreise so überaus gering, daß man es auf den ersten Blick für unmöglich halten sollte, den Ausfall gegenüber den jetzigen Billetpreisen durch die Verkehrszunahme zu decken, so ist diese Annahme doch eine falsche. Wir wollen dies an der Hand der statistischen Zahlen des Personenverkehrs der preußischen Staatsbahnen, an deren Verwaltung die Reformbestrebungen sich zunächst wenden, aus dem Geschäftsjahr 1889/90 beweisen. Freilich kann dies nur eine Wahrscheinlichkeitsberechnung sein, doch darf sie immerhin so weit Anspruch auf Zuverlässig-

Digitized by Google

keit machen, daß die dabei gewonnenen Resultate als Anhalt zur Begutachtung der aufgestellten Forderungen dienen können. Der beregte Verkehr stellte sich

auf 1 185 329 Passagiere I. Wagenklasse mit einer Durchschnittsfahrt von 104,62 km, also innerhalb der dritten Engelschen Zone,

auf 23 403 536 Passagiere II. Klasse mit einer Durchschnittsfahrt von 45,04 km, also innerhalb der zweiten Engelschen Zone,

auf 123 542 690 Passagiere III. Klasse mit einer Durchschnittsfahrt von 21,76 km, also innerhalb der ersten Engelschen Zone,

auf 82 886 774 Passagiere IV. Klasse mit einer Durchschnittsfahrt von 30,10 km, also innerhalb der zweiten Engelschen Zone.

Nach den vorstehend angegebenen Engelschen Einheitssätzen würde sich, wenn wir sämmtliche Passagiere I. Klasse als Blitzzugpassagiere, alle anderen dagegen als Personenzugpassagiere rechnen und weiter, in Folge des in Vorschlag gebrachten Wegfalls der IV. Klasse, die Passagiere dieser bei der III. Klasse mit in Ansatz bringen, folgendes Resultat ergeben:

1 185 329	Blitzzug-Passagiere I. Klasse in 3. Zone à 12 Mk.	=	14 223 948 Mk.
23 403 536	Passagiere II. Klasse in 2. Zone à 1 Mk.	=	23 403 536 „
123 542 690	Passagiere III. Klasse in 1. Zone à 0,25 Mk.	=	30 885 673 „
82 886 774	Passagiere IV. Klasse in III. Klasse und 2. Zone à 0,50 Mk.	=	41 443 387 „
		Summa	109 956 544 Mk.

Dem gegenüber betrug in Wirklichkeit die Einnahme der preußischen Staatsbahnen aus dem Personenverkehr exclusive derjenigen aus Militär und Gepäck 201 624 628 Mk. Wir kommen also zu dem überraschenden Resultat, daß der Zonentarif trotz der eminenten Ermäßigung der Preise, auf die längeren Strecken besonders, doch über die Hälfte der Einnahmen nach den jetzigen Billetpreisen erbrächte, und es ist nicht zu bezweifeln, daß die zunächst verbliebene Mindereinnahme durch erhebliches Anwachsen des Verkehrs und durch Verschiebung der Wagenklassenbenutzung zu Gunsten der höheren eingebracht werden würde. Auch kann bei dem jetzigen ungünstigen Verhältniß zwischen besetzten und leeren Plätzen dreist behauptet werden, daß die Vermehrung des Verkehrs an sich eine wesentliche Erhöhung der Betriebskosten nicht zur Folge haben würde. — Indes hat der Engelsche Zonentarif doch seine Achillesferse, und an dieser ist er so verwundbar, daß er damit undurchführbar wird. Durch eine derartige

Digitized by Google

Herabsetzung der Fahrpreise würde sich nämlich der Vergnügungsmassenverkehr, welcher sich jetzt bei den einzelnen Strecken immer nur auf wenige Kilometer beschränkt und deshalb fortwährendes Hin- und Herfahren derselben Trains ermöglicht, gänzlich verschieben und in Nutzbarmachung der billigen Fernpreise auf derartig weite Entfernungen sich ausdehnen, daß solches mehrfaches Hin- und Herfahren der Züge zur Unmöglichkeit würde. In Folge dessen müßte, um den Bedürfnissen des Sonn- und Festtagverkehrs zu entsprechen, Locomotiv- und Wagenpark sowie Fahrpersonal zweifellos ganz erheblich vervielfacht werden, was Millionen und aber Millionen Neubeschaffungskosten und Hunderttausende laufender Ausgaben verursachen würde. Durch die von Herrn Engel gedachte Unterzone für den Nachbarverkehr mit 10 Pfennig in III. und 20 Pfennig in II. Klasse würde sich aber trotz der bedenklichen Verschiebung des Vergnügungsverkehrs dieser nach den Vororten doch nicht ermäßigen, hierdurch das Erforderniß an Betriebsmitteln und Beamten noch wachsen und schließlich die Bewältigung des Verkehrs, bei den jetzt gegebenen Verhältnissen wenigstens, auch aus Betriebsrücksichten heraus fraglich werden. — Die Hunderttausende neuer laufender Ausgaben für Vermehrung des Beamtenpersonals und die auf Millionen zu beziffernde Verzinsung des zu Neubeschaffungen erforderlichen Anlagecapitals könnten dann aber doch wohl durch die Personengeldeinnahme ungedeckt bleiben; weiterhin würden an Wochentagen die neuen Betriebsmittel unbenutzt herumstehen und die Bahnhöfe verstopfen, daher aber neue Aufstellungsgleise mit wieder Millionen von Anlagekosten erforderlich werden, kurz — es würde eine Schraube ohne Ende und schließlich gegenüber den vermehrten Capitalsbelastungen doch ein ganz erheblicher Ausfall entstehen. — Aber auch sociale Gefahren der verschiedensten Art birgt der Engelsche Zonentarif in sich. Wir greifen hier nur eine der für die Gesammtheit weniger bedenklichen heraus. Bei der Leichtlebigkeit der heutigen Generation überhaupt und bei der frivolen Genußsucht des jugendlichen Handlungsbeflissenen und Arbeiters im Besonderen, welche jetzt rechtzeitig zu ihren Arbeitsstätten zurück kehren, weil das Vergnügen in den nahen Vergnügungsorten meist doch ein recht beschränktes ist und bald sättigt, liegt die Gefahr nahe, daß sie, fern ihren Berufsplätzen und in wirklichem Genuß der Natur, von welcher schon reifere Männer sich nur ungern trennen, und wo vermehrter Genuß geistiger Getränke ihnen leicht Vernunft und Einsicht rauben würden, rechtzeitige Rückkehr vergäßen und, von der Arbeit entlassen, dem beschäftigungslosen Proletariat in die Hände fielen. — Weiterhin rechnet Herr Engel auch nicht mit der Unvernunft der großen Masse des Publikums, welche nur der Eisenbahnbetriebsbeamte im täglichen Verkehr mit demselben kennen

Digitized by Google

lernt. Mit Jubel würde heute die Bewilligung des Zonentarifs aufgenommen, übers Jahr aber schon neue Unzufriedenheit bei denjenigen Platz greifen, welche auf 51 km ebenso viel bezahlen müßten als solche die Hunderte von Kilometern weiter fahren; neue Forderungen würden, auftreten, und wiederum stände die Eisenbahnverwaltung vor einer Schraube ohne Ende. Herr Engel versteht es, in volksthümlicher Rede und in interessanter Schreibweise die großen Massen für seine Pläne zu gewinnen, er wird sich aber wohl selbst nicht die Gabe beimessen, im richtigen Moment die Geister bannen zu können, welche er rief. Könnte er aus dem Reiseverkehr den Vergnügungsmassenverkehr streichen, so könnte sein Zonentarif ohne größere Gefahr angenommen werden, da er aber nicht im Stande sein dürfte, die Reiselust zu bannen, so müssen seine Reformvorschläge nur Vorschläge bleiben.

Versuchen wir nun unsererseits, aus einer 18jährigen Erfahrung als Eisenbahnbetriebsbeamter heraus und auf Grund vieljährigen gründlichen Studiums zu unserem unlängst erschienenen eisenbahnwissenschaftlichen Grundwerk „Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen" einen Personentarif zu construiren, welcher geeignet ist, die größeren Bahnverwaltungen wenigstens vor Einnahmeausfällen zu sichern, der trotzdem aber dem Publikum im Vergleich zu den jetzigen Billetpreisen erhebliche Ermäßigungen erbringt. Wir lehnen hierbei wieder an die Verhältnisse des Personenverkehrs bei den preußischen Staatsbahnen an. Die Einheitssätze derselben für einfache Fahrt in gewöhnlichen Personenzügen betragen von der ersten bis zur vierten Wagenklasse für je 1 km 8 bezw. 6, bezw. 4, bezw. 2 Pfennig. Die Einheitssätze der anderen deutschen Bahnen sind — mit Ausnahme der neueren kleinen Secundärprivatbahnen, welche meist erheblich höhere Sätze haben — jenen theils genau, theils nahezu gleich.

Vor allen Dingen sind zur Vereinfachung des Billetwesens die jetzigen zahlreichen Unterarten, als Tagesbillets, Sommerbillets, Saisonbillets, Rundreisebillets und dergl., zu beseitigen und nur die einfachen Tourbillets der verschiedenen Wagenklassen zu je einer Fahrt, ferner durch Halbirung dieser Billets die Kinderbillets, weiterhin die Arbeiterbillets Arbeiterwochenbillets, Abonnementskarten und Militärbillets beizubehalten. Wir haben in dem vorigen Theil unserer Abhandlung, „Reorganisation des Eisenbahnbetriebes", uns bereits eingehend mit dem Personenverkehr beschäftigt und hierbei Fernzüge und Localzüge streng voneinander geschieden, neben welchen in bisheriger Art die vorhandenen Vorortzüge nicht allein bestehen bleiben, sondern noch auf mehr Verkehrscentren ausgedehnt werden sollten. Die hier in Rede stehenden Fernzüge gestalten

Digitized by Google

sich, da sie noch seltener anhalten sollen als die jetzigen Courirzüge, sowie bei Annahme deren jetziger Fahrgeschwindigkeit mindestens als Courirzüge; sie vermitteln einerseits nur und andererseits allein den Fernverkehr, führen deshalb ausnahmslos sämmtliche drei Wagenklassen und sind zu den einheitlichen Billetpreisen ohne jeden Preisaufschlag zu fahren, wogegen sie aber auch von dem engeren Localverkehr frei zu halten sind. Die Courirzugbillets kommen also in Fortfall; ebenso möchte in Anbetracht der zu gewährenden allgemeinen Preisermäßigung und der ihr zudictirten „menschenunwürdigen" Ausstattung die bisherige IV. Wagenklasse als solche ausgeschieden, die gegenwärtigen derartigen Wagen aber unter Anbringung von Sitzplätzen zur Beförderung der mit Arbeiterbillets versehenen Passagiere benutzt werden, wobei jedoch Lösung und Benutzung solcher Billets von jedesmaliger Präsentation einer Arbeiterkarte bei dem Billetkauf sowie bei den Billetrevisionen durch Schaffner und Revisoren unnachsichtlich abhängig zu machen wäre, denn erfahrungsgemäß fahren jetzt sicher ebenso viele Unberechtigte als Berechtigte auf Arbeiterbillets. Die als Legitimation geforderten Arbeiterkarten wären in einheitlicher haltbarer Form von den Billetexpeditionen zu liefern und von den Arbeitgebern bezw. bei ländlichen Arbeitern eventuell durch die Ortsvorstände auf die Berechtigung des Inhabers zu beglaubigen. — Die Localzüge könnten zur Verringerung der todten Last und mit Rücksicht auf die kurze Fahrtdauer die erste Wagenklasse wohl entbehren, müßten dagegen zu gewissen Tageszeiten wenigstens Arbeiterwagen führen.

Wenden wir uns nun der Erörterung möglicher und wünschenswerther Preisermäßigungen zu, so ist vor Allem voraus zu schicken, daß wir voll und ganz für Beibehaltung des Kilometertarifs eintreten; wir haben auch bei unseren Vorschlägen betreffs Trennung des Local- vom Fernverkehr in der „Reorganisation des Eisenbahnbetriebes" nur diesen im Auge gehabt, denn bei keinem anderen Tarif, weder bei dem Zonen- noch bei dem Staffeltarif, ist solche Trennung in dem Maße möglich wie bei dem Kilometertarif, diese ist aber zur Pflege des wichtigen Localverkehrs durchaus erforderlich.

Bei Wegfall der vorerwähnten gegenwärtigen Unterarten von Billets, besonders der Retourbillets, würden ohne Gefahr eines Ausfalls in der Bruttoeinnahme die jetzigen Einheitssätze für je 1 km einfacher Fahrt um 50 %, d. h. auf 4 bezw. 3 bezw. 2 Pfennig für die I. bis III. Wagenklasse ermäßigt werden können; Abonnements-, Arbeiter- und Militärbillets würden beizubehalten und hierbei Erstere nach den neuen Einheitssätzen, die beiden anderen Sorten aber wie bisher zu berechnen sein. Die IV. Wagenklasse und deren Billetsorte ist dabei in Wegfall gedacht.

Digitized by Google

Nach dem Verkehr der preußischen Staatsbahnen in 1889/90 würden sich — wobei sachgemäß nicht die Zahl der beförderten Personen, sondern diejenige der durchfahrenen Personenkilometer der Berechnung zu Grunde zu legen ist — die Bruttoeinnahmen nach den neuen Sätzen, wie folgt, stellen:

124 003 313	Personenkilometer	I. Klasse à 4 Pfg.	=	4 960 133	Mk.
1 054 039 642	„	II. „ à 3 „	=	31 621 189	„
2 687 761 426	„	III. „ à 2 „	=	53 755 228	„
2 494 942 522	„	IV. „ nunmehr III. Klasse à 2 Pfg.	=	49 898 850	„
			Summa	140 235 390	Mk.

Demgegenüber betrug, wie bereits bei Besprechung des Zonentarifs angegeben, die Einnahme der preußischen Staatsbahnen exclusive derjenigen aus Militär und Gepäck 201 624 628 Mk. Demnach erhalten wir bei gleichem Verkehr einen Ausfall von rund 61 400 000 Mk., also wenig mehr als $^3/_{10}$ der Einnahme nach dem jetzigen Tarif; freilich stellte sich derselbe, da bei unserer Neuberechnung Abonnementskarten und Arbeiterbillets nach den Tarifsätzen für einfache Fahrt mit in Berechnung gekommen sind, etwas höher, gewiß aber nicht um so viel, daß der Ausfall mehr als $^1/_3$ der jetzigen Bruttoeinnahme betragen würde. Deckung dieses Ausfalls durch Vermehrung des Verkehrs und relativ stärkere Benutzung der höheren Wagenklassen dürfen wir bei der erheblichen Preisermäßigung auch in diesem Fall zuversichtlich in Aussicht stellen, ohne daß wir eine Verschiebung des Vergnügungsmassenverkehrs mit ihren bei dem Zonentarif zur Sprache gebrachten bedenklichen Folgen zu befürchten brauchen. An dem zu erwartenden Verkehrszuwachs werden bei prozentuell gleichen Preisermäßigungen Fern- und Localverkehr betheiligt sein, Letzterer durch die mit unserem vorgeschlagenen Zugsystem verbundene besondere Pflege gewiß aber auch über dasjenige Maß zunehmen, welches erforderlich wäre, um den in der Preisermäßigung liegenden ersten Einnahmeausfall zu decken.

Noch bleibt bei den Personentarifen die Gepäckabfertigung, dieser für die Eisenbahnverwaltungen leidigste Punkt des Personenverkehrs und für die Reisenden jeder Vorberechnung sich entziehende Reisegeldaufschlag, zu behandeln. Bei dem Gepäckverkehr ist Annahme, Verwiegung, Expedirung, Verladung, Entladung und Aushändigung unvergleichlich höher anzuschlagen als die geringe Inanspruchnahme des Platzes und die Belastung des Gepäckwagens. Der Gepäcktarif braucht also in der That nicht nach der zu durchfahrenden Entfernung eingerichtet zu werden, sondern kann sich unbekümmert um diese auf eine Expeditionsgebühr be-

Digitized by Google

schränken, welche am richtigsten nach Stückzahl und Gewicht festzusetzen wäre, die aber zur Vereinfachung besser doch nur nach dem Gewicht festzusetzen sein wird. Bei der erheblichen Preisermäßigung der Billets und behufs Gleichstellung hierin der norddeutschen mit den süddeutschen Bahnen würde das bei den Ersteren bis jetzt im Allgemeinen gewährte Freigepäck in Fortfall zu kommen haben. Um ein Ueberhandnehmen des Handgepäcks nicht von vornherein heraufzubeschwören, würden die bisher als Freigepäck gewährten 25 kg nur mit einer der erforderlichen Bearbeitung des Gepäcks gegenüber äußerst geringen Expeditionsgebühr von 50 Pfg., jedes weitere Kilogramm jedoch, selbstredend wiederum unbekümmert um die Entfernung, mit je 10 Pfennig Aufschlag zu belasten sein; hierbei würden aber die Gepäckträger auch auf den großen Bahnhöfen wirkliche Eisenbahnbedienstete werden, und damit deren theils tarifmäßige, theils durch die Verhältnisse erzwungene, häufig wohl die hier vorgeschlagene Grundtaxe übersteigende Honorirung seitens der Reisenden in Fortfall kommen.

Beleuchten wir das finanzielle Ergebniß der vorgeschlagenen Neuerung für die Eisenbahnverwaltungen, so würden die in 1889/90 auf den preußischen Staatsbahnen beförderten 277 172 000 kg Gepäck, mit nur 50 Pfennig pro 25 kg berechnet, eine Einnahme von 5 543 440 Mk. erbringen, während nach dem bisherigen System aus dem Gepäckverkehr in Wirklichkeit 5 060 305 Mk. vereinnahmt worden sind. Nach unserem Tarif ergiebt sich somit eine Mehreinnahme von mindestens 483 135 Mk., doch dürfte sie erheblich höher werden, da hier durchweg nur die billige Grundtaxe von 50 Pfennig für je 25 kg in Ansatz gekommen ist. Gewiß würde die Mehreinnahme aus dem Gepäckverkehr so viel betragen, um für die großen Bahnhöfe die erforderlichen Arbeiter neu einstellen zu können, während auf den übrigen Stationen die Gepäckabfertigung schon jetzt durch die Bahnhofsarbeiter besorgt wird. — Die auf Arbeiterbillets fahrenden Passagiere würden in den Arbeiterwagen Handwerkzeug und Tragelasten unentgeltlich mit sich führen dürfen, und den aus der bisherigen IV. Klasse in die III. Klasse übernommenen Marktleuten mit ihren den Schrecken der Bahnbeamten bildenden Fleisch-, Gemüse- und Marktkörben würde, um sie mangels einer Fahrpreisermäßigung gegenüber dem bisherigen Preise IV. Klasse nicht mit der Gepäckexpeditionsgebühr zu belasten, frei zu stellen sein, auf ihre Billets III. Klasse mit ihren Tragelasten die Arbeiterwagen zu benutzen.

Wir haben bei der Besprechung des Personen- und Gepäcktarifs stets den Ton darauf gelegt, daß die wünschenswerthen Ermäßigungen dieser doch keinen Einnahmeausfall für die Bahnverwaltungen im Gefolge

Digitized by Google

haben dürfen, und wir betonen dies hier am Schluß nochmals, nicht aber aus Sorge, ob etwa die an die allgemeinen Staatskassen gelangenden wirklichen Reinüberschüsse der Eisenbahnen über die Bedienung des Anlagecapitals hinaus einen Rückgang erfahren möchten, sondern deshalb, weil die Bahnverwaltungen sich die Hände frei halten müssen zur Ermäßigung der Tarife in dem volkswirthschaftlich unvergleichlich wichtigeren Güterverkehr.

Bei diesem ist vor Allem Uebersichtlichkeit des Tarifwesens noch mehr erforderlich als bei dem Personenverkehr, da der Interessent häufig bei der Aufgabestation die Transportpreise überhaupt nicht erfahren und deshalb nicht wie der Interessent des Personenverkehrs schon vorher seine Unkosten berechnen kann. Die Tarife sind also derartig zu vereinfachen, daß nicht allein der Eisenbahnbeamte, sondern auch jeder nur einigermaßen denkfähige Produzent, Consument und Zwischenhändler in denselben sich zurecht finden und durch eigene Berechnung für alle Transportartikel und Entfernungen sich ein Bild über die Möglichkeit neuer Geschäftsverbindungen machen kann. Hierzu ist erforderlich, daß das bisherige Klassifikationssystem aufgegeben und der früher schon bei den Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen und bei den süddeutschen Bahnen mit finanziellem Erfolg sogar in Anwendung gewesene Raumtarif zur Einführung gelangt, wobei zu bemerken, daß derselbe von vorgedachten Bahnen nur in Concession an die damals noch überwiegenden Privatbahnen Norddeutschlands behufs Erzielung eines einheitlicheren Tarifschemas wieder aufgegeben worden ist. Zur Uebersichtlichkeit der Tarifsätze ferner ist es erforderlich, daß die jetzt neben den Einheitsstreckensätzen herlaufenden Expeditionsgebühren mit den Streckensätzen zu einer Einheit zusammen gelegt werden. Das gegenwärtige, auf dem Klassifikationssystem der Transportartikel beruhende Tarifschema ist auch deswegen zu verlassen, weil es mit seinen fortwährenden Versetzungen einzelner Artikel aus der einen in die andere Klasse, wenn solche auch aus Rücksicht auf die Geschäftswelt erfolgen, der wünschenswerthen und nöthigen Stetigkeit entbehrt, und ferner weil es gewissermaßen für die höheren Klassengüter eine Besteuerung seitens der Eisenbahnverwaltungen in sich birgt, zu welcher diese weder Recht noch Veranlassung haben, denn die Verschiedenheit ihrer Leistungen besteht einzig und allein in der Verschiedenheit der zu stellenden Wagen, sie erhöhen sich nicht durch den Werth der Frachtobjecte. Jener Raumtarif ist denn auch z. B. der „natürliche" genannt worden, während der Klassifikationstarif ein sehr künstlich aufgebauter und unnatürlicher ist. Kehren wir also zu dem natürlichen Tarifsystem zurück, bei welchem — für Uneingeweihte sei es gesagt — außer der Entfernung

Digitized by Google

allein das Gewicht der Waare bezw. die in Anspruch genommene Wagenzahl und die Gattung der verwendeten Wagen, nicht aber die Gattung der Waaren für die Berechnung der Frachtkosten maßgebend ist. Der früher in Anwendung gewesene Raumtarif umfaßte eine Eilgutklasse, eine Stückgutklasse und vier allgemeine Wagenladungsklassen, A 1 für Güter im Gewicht von 5000 kg, A 2 desgl. von 10 000 kg, Beide bei Verwendung bedeckter Wagen, B 1 und B 2 aber in gleicher Weise bei Verwendung offener Wagen, und hierzu trat noch eine fünfte Wagenladungsklasse als billigerer Specialtarif für bestimmte, insbesondere für die im Artikel 45 der Reichsverfassung genannten Waarengattungen bei Beförderung von 10 000 kg in offenen Wagen. Es ist bei den damaligen Tarifkämpfen eingehend erörtert worden, daß der Klassifikationstarif geeignet ist, die höchste Rente herbeizuführen, also daß er der für die Bahneigenthümer finanziell vortheilhaftere und damit der für das Publikum finanziell weniger vortheilhafte Tarif ist. Hieraus geht bei den veränderten Verhältnissen, wo die Privatbahnen überhaupt kaum noch in Frage kommen und ferner, da die Staatsbahnen in erster Linie ihren Beruf darin sehen sollen, den volkswirthschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen, und erst in zweiter Linie daran denken dürfen, Reinüberschüsse über Deckung der eigenen Verwaltungs- und Betriebsausgaben sowie über Bedienung der Anlagecapitalien hinaus zu erzielen, hervor, daß jetzt bei dem vorherrschenden Staatsbahnprincip der Wagenraumtarif der richtigere ist. Aus dem eben Gesagten, daß der Klassifikationstarif erfahrungsgemäß eine höhere Rente abwirft, geht hervor, daß der Raumtarif Transportermäßigungen mit sich bringen muß, weiter sind solche aber noch angängig, da dieses Tarifsystem eine ganz bedeutende Ersparniß an Expeditionspersonal möglich macht; so z. B. hat die Verwaltung der Pfälzischen Eisenbahnen bei Einführung des Raumtarifs das ihrige um 33 % vermindert.

Betreffs des Güterverkehrs fühlen wir uns aber auch noch veranlaßt, eine völlige Neuerung zur Erwägung in Vorschlag zu bringen: Behufs Vermeidung eines Theiles wenigstens der vielen Leerfahrten der Güterwagen, welche ohne jede Einnahme fast dieselben Betriebskosten verursachen als der Transport beladener Wagen, und demgemäß zur möglichsten Ausnutzung der Güterwagen auf der Rücktour möchte bei Verwerthung derselben zu Frachten in Richtung auf die Zielstation für die natürliche Rücktour des Wagens unmittelbar nach Entladung seitens der Empfangsstation der ersten Ladung eine prozentuelle Ermäßigung der Frachtschlußsumme zu gewähren sein, welche gewiß auf 25 % dieser festgesetzt werden könnte. Hierdurch würde allerdings der Gütertransport zum Theil durch

Digitized by Google

Vermittelung von Spediteuren erfolgen müssen, indes sind ja schon jetzt auf den größeren Stationen, welche hierbei hauptsächlich in Frage kommen würden, Bahnspediteure eingesetzt. Weiter ist hierbei darauf hinzuweisen, daß durch diese Einrichtung der Güterverkehr sich freiwillig und gern dem örtlich vorhandenen jeweiligen Wagenbestand anpassen würde, während jetzt häufig, kaum daß die Wagen leer aus dem Bahnhofe heraus sind, in Folge neuer Wagenbestellungen solche schon wieder requirirt werden müssen.

Ferner ist bei dem Güterverkehr auch noch darauf hinzuweisen, daß die seitens der Eisenbahnverwaltungen alle Jahre an die großen Interessenten und ganz besonders an die großen Kohlenconsumenten ergehenden Aufforderungen, zwecks Verringerung des leidigen Wagenmangels in den Wintermonaten den größeren Kohlenbedarf schon vor dieser Periode zu beziehen, gleichfalls durch eine entsprechende prozentuelle Ermäßigung der Frachtschlußsummen unterstützt werden müssen, denn es ist zu bedenken, daß jenen durch den vorzeitigen Bezug der Kohlen die Möglichkeit, das hierzu erforderliche Ankaufscapital inzwischen noch anderweitig nutzbar zu machen, verloren geht, und daß die Kohlen durch das längere Lagern immerhin an Werth verlieren. — Den hier zuletzt gedachten Verhältnissen hat betreffs ihres eigenen Gebiets die österreichische Staatsbahnverwaltung in der von uns vertretenen Ansicht bereits 1890 durch Frachtermäßigungen für den Bezug von Kohlen in den Monaten Juni, Juli und August mit Erfolg Rechnung getragen, und was dieser Verwaltung möglich ist, sollte den deutschen Eisenbahnverwaltungen doch nicht schwer fallen können.

Die hier in beiden Fällen in Vorschlag gebrachten Frachtermäßigungen gestalten sich ja nicht zu verpönten Refactien, sondern sollen prozentuelle, tarifarisch fest bestimmte Frachtermäßigungen werden, welche dem Publikum als Gegenleistung für Anpassung ihrer eigenen Interessen an diejenigen der Eisenbahnverwaltungen zu Gute kommen sollen.

Sollten durch die empfohlenen Aenderungen im Gütertarifwesen zunächst auch wirklich Einnahmeausfälle für die Staatsbahnverwaltungen eintreten, wobei solche unter die Betriebsschlußrechnung und unter die zur Bedienung der staatsseitigen Anlagecapitalien erforderlichen Beträge freilich zu vermeiden sind, so würden dieselben doch zweifellos mit einer gleichzeitigen Belebung von Land- und Forstwirthschaft, von Gewerbe, Industrie und Handel Hand in Hand gehen, und damit die Ausfälle an dem unmittelbaren Reinüberschuß der Bahnen durch Vermehrung des Nationalvermögens und Erhöhung der Steuerkraft des Landes Deckung finden. Die Staaten dürfen und brauchen ja nicht wie der Kleinbürger von heute zu morgen aus der Hand in den Mund zu leben, sie sollen und müssen

Digitized by Google

vielmehr für die Zukunft, für kommende Geschlechter schaffen, sie müssen erforderlichen Falls gegenwärtige Vortheile aufopfern, um sich zukünftige zu sichern, und was sie im Augenblick etwa verlieren, leihen sie nur der vaterländischen Industrie und dem Handel, um es später hundertfältig wiederzugewinnen.

Ueber den Rahmen des uns inhaltlich des Titelblattes gestellten Programms hinaus wollen wir noch kurz über die Erfordernisse des künftigen Ausbaues des deutschen Bahnnetzes sprechen. Wir haben darüber am Ende unseres schon mehrfach citirten eisenbahnwissenschaftlichen Werkes gesagt und wiederholen hier, wie folgt:

„Die großen Verkehrslinien sind innerhalb Deutschlands ausgebaut, es harren der Ausführung nur noch Abkürzungs- und Correcturstrecken zu diesen, sowie kurze Linien von vorwiegend localer Bedeutung, und solche hauptsächlich in denjenigen Gebietstheilen, deren Erwerbsthätigkeit bis jetzt vorwiegend auf Land- und Forstwirthschaft gegründet ist. Gerade für die Land- und Forstwirthschaft ist aber ein enggemaschtes Schienennetz Bedürfniß und beste Hülfe. Herstellung von immer mehr und mehr Bahnen unterer Ordnung und dadurch Beschränkung des kostspieligen und zeitraubenden Straßentransports auf ein Minimum sowie billigste Gütertarife für die Bedürfnisse und Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft werden diesen Schutz und Hülfe besser bringen als alle Schutzzölle. Die Staaten müssen solche landwirthschaftlichen Nothstandsbahnen bauen, soviel sie nur können, müssen hierbei die üblichen, die Ausführung verzögernden oder ganz hindernden Vorbedingungen auf unentgeltliche Hergabe des Terrains und Zuschüsse seitens der Interessenten fallen lassen, müssen, wo sie nicht selbst bauen können, das Entstehen von Privatbahnen in jeder Beziehung erleichtern und diese schützen vor beutegierigen, millionensüchtigen Betriebspächtern und Garanten durch staatsseitige Uebernahme des Betriebes auf billiger prozentueller Theilung der Bruttoeinnahme. Die oldenburgische Staatsbahnverwaltung hat hierin bereits den rühmlichen Anfang gemacht, und was dieser bei den geringen Hülfsquellen des Landes möglich ist, kann den übrigen Staatsbahnverwaltungen nicht schwer sein. Fort mit den horrenden Zuschüssen zu den Erweiterungsbauten auf den Anschlußstationen, fort mit den hohen Pachtsätzen für Mitbenutzung dieser, fort bei den Eisenbahnactiengesellschaften mit dem Minimalsatz von 1000 Mark für die Actie — denn dies Alles hemmt die Fortentwickelung des Eisenbahnnetzes und damit die des Verkehrs, des Handels, der Gewerbthätigkeit und der Industrie. Das Staatsbahnprincip wird deshalb nicht gefährdet, die Staatsbahnen werden dadurch nicht bankerott und augenblickliche Einbußen reichlich aufgewogen durch vermehrte Verkehrs-

Digitized by Google

zuführung. In derartigem Ausbau des Bahnnetzes und in der Anpassung der Tarife an die Bedürfnisse des Landes wird die Grundlage zu einer gedeihlichen Fortentwickelung aller Volkswohlfahrt gewonnen."

Somit hätten wir in größeren Umrissen wenigstens wohl alle hier einschlägigen, für Eisenbahnverwaltungen, Eisenbahnbeamte und Eisenbahninteressenten wichtigen Momente behandelt. Die dabei gemachten Vorschläge entspringen dem regen Interesse für unseren früheren Beruf und einer gleich großen Vaterlandsliebe. Möchten sie Beachtung finden, möchten sie an berufener Stelle wenigstens Veranlassung geben, den zahlreichen Schäden der heutigen Bahnverwaltungen nachzuforschen, auf den Grund zu gehen und Abhülfe zu bringen. Möchte die Einsicht der Eisenbahnmachthaber oder erforderlichen Falls die Energie der gesetzgebenden Körperschaften Wandel schaffen! Unleugbar sind die Eisenbahnen in vielen Beziehungen im Niedergang; besonders trägt hieran die selbstbewußte, vornehme, aber als Irrlichter sich erweisende Ueberlegenheit und Unfehlbarkeit der Oberen die Schuld. Schon einmal hat solches falsche Selbstbewußtsein, solcher Hochmuth der in Frage stehenden Gewalten Preußen an den Rand des Verderbens gebracht — mögen die preußischen, die deutschen Bahnen noch rechtzeitig vor einem preußischen Jena und Auerstädt bewahrt werden!

Druck von Wilhelm Baensch, Berlin SW., Ritterstraße 77/78.

Digitized by Google

89097044119

B89097044119A

Digitized by Google

Digitized by Google

Ferner sind in demselben Verlage erschienen und zu beziehen:

Deutscher Soldatenschatz.

Illustrirte Zeitschrift

für alle Waffengattungen der deutschen Armee und Marine, aktiv und inaktiv.

Der patriotisch-christliche Sinn, der das Herz jedes deutschen Soldaten erfüllt, durchzieht und durchleuchtet als Grundgedanke das ganze Werk. Die hervorragendsten Militär- und andere Schriftsteller, die sich mit dem Verleger zu diesem Zwecke vereinigt haben, sind die sicherste Gewähr, daß nur Gutes und Nützliches, das den Soldatengeist erfrischt und ihm dienlich ist, in diesem Buche geboten wird.

Der „Deutsche Soldatenschatz" bringt demgemäß, wobei hier zu genauerer Uebersicht auf das Vorwort verwiesen werden mag:

Größere Erzählungen aus der gesammten vaterländischen Geschichte und aus der Soldatenwelt; Novellen; Humoresken; Biographien; Plauderstübchen u. s. w.

An **Illustrationen** erscheinen als Vollbilder:

Die hervorragendsten Hohenzollernfürsten seit der Uebernahme der Mark Brandenburg von Kurfürst Friedrich I. bis auf Kaiser Wilhelm II. — Kaiser Wilhelm II. mit seinen verbündeten Monarchen; sämmtliche regierenden Fürsten des Deutschen Reiches; sämmtliche Inspekteure der Armee, Corps-Kommandeure u. s. w.; sämmtliche Truppengattungen der deutschen Armee und Marine; Truppengattungen der größten Mächte Europas und viele in den Text gedruckte Illustrationen.

Jeder Abnehmer des Werkes „Deutscher Soldatenschatz" erhält nach Abnahme des Schlußheftes die hochelegante Einbanddecke für **Mark 1,75.**

Das Werk erscheint in 10tägigen Heften à 35 Pf.

Berlin NW. 5.

August Gramsch,
Verlagsbuchhandlung.

89097044119
b89097044119a

[illegible] Berlin SW., Ritterstr. [illegible]